

NAJISTOTNIEJSZE ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM W 2011 I 2012 R.



podinsp. Dariusz Boruszewski

Zastępca Kierownika
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Transport drogowy to dziedzina życia, która ewoluuje jak żadna inna. Aby ułatwić pracę policjantom, którzy codziennie dokonują kontroli pojazdów wykonujących transport drogowy, w artykule zostaną przedstawione najistotniejsze zmiany w tym zakresie.

VIATOLL – ELEKTRONICZNY SYSTEM POBORU OPŁAT

ViaTOLL to system elektronicznego poboru opłat. Użytkownik pojazdu samochodowego lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także użytkownik autobusu niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej, który porusza się po sieci dróg płatnych, jest zobowiązany do korzystania z systemu viaTOLL. W związku z tym musi zainstalować wewnątrz pojazdu urządzenie pokładowe zwane viaBOX, które komunikuje się z antenami umieszczonymi na bramownicach. Pojazdy zwolnione z opłaty elektronicznej to m.in.: pojazdy sił zbrojnych, Służby Celnej, Straży Granicznej i Policji. Pełna lista pojazdów zwolnionych z opłat została wskazana w art. 13 ustawy o drogach publicznych z dnia 21

marca 1985 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.). Rozpoczęcie działania systemu viaTOLL nastąpiło 1 lipca 2011 r., a rejestracja użytkowników była możliwa już od 2 maja 2011 r.

MANUALNY POBÓR OPŁAT

Kierowcy pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony od 1 lipca 2011 r. są zobowiązani do uiszczania opłat za przejazd wybranymi odcinkami autostrad, dróg ekspresowych i krajowych, zarządzanymi przez GDDKiA i w związku z tym mogą korzystać z manualnego systemu poboru opłat. Pobór opłat objął odcinek Konin – Stryków na autostradzie A2, od 1 czerwca 2012 r. objął także odcinek Bielany Wrocławskie – Sośnica na autostradzie A4. Pozostałe odcinki autostrad będą obejmowa-



Źródło: www.viaTOLL.pl

ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM

ne systemem sukcesywnie, po każdorazowym oddaniu ich do użytkowania. Manualny system poboru opłat na wymienionych powyżej odcinkach ma charakter zamknięty, co oznacza, że kierowca wjeżdżający na którykolwiek z wymienionych wyżej odcinków autostrad pobiera bilet, na podstawie którego dokonuje opłaty w miejscu poboru opłat, gdy opuszcza ten odcinek autostrady. Opłata za przejazd jest zróżnicowana w zależności od rodzaju pojazdu oraz liczby przejechanych kilometrów.

Wykaz odcinków objętych systemem viaTOLL został wskazany przez Ministerstwo Infrastruktury w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty, i jest dostępny na stronie www.viatoll.pl.

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE OKRESOWYCH OGRANICZEŃ ORAZ ZAKAZU RUCHU NIEKTÓRYCH RODZAJÓW POJAZDÓW NA DROGACH

W dniu 1 lipca 2011 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 czerwca 2011 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. Nr 135, poz. 793). Przepisy zawarte w tym rozporządzeniu zmieniają rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. Nr 147, poz. 1040, z późn. zm.).

Nowe przepisy zwalniają z obowiązku stosowania się do okresowych ograniczeń oraz zakazów ruchu na drogach pojazdy powyżej 12 t przewożące: kwiaty cięte, doniczkowe oraz darń rolowaną i używane dla potrzeb bezpłatnych medycznych badań profilaktycznych prowadzonych w mobilnych pracowniach (np. mammograficznych, diagnostycznych). Ponadto zmienione przepisy pozwalają na niestosowanie się do okresowych ograniczeń i zakazów w ruchu kierującym pojazdami powracającymi z zagranicy w celu zakończenia przewozu drogowego lub do odbiorcy przewożonego ładunku, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Bardzo ważna zmiana opublikowana została w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. z 2012 r. poz. 561). Nowość dotyczy § 2 pkt 3 cytowanego rozporządzenia.

§ 2. Wprowadza się okresowe ograniczenia ruchu pojazdów, o których mowa w § 1, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju, w następujących terminach: (...)

3) w okresie od ostatniego piątku czerwca do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. h:

- a) od godziny 18.00 do godziny 22.00 w piątek,
- b) od godziny 8.00 do godziny 14.00 w sobotę,
- c) od godziny 8.00 do godziny 22.00 w niedzielę.

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. (Dz. U. Nr 147, poz. 1040), artykuły szybko psujące się i środki spożywcze to: mięso i podroby jadalne; ryby i skorupiaki, mięczaki i inne bezkręgowce wodne; produkty mleczarskie, w szczególności: jogurty, kefir, śmietana, mleko spożywcze, twarogi, sery dojrzewające, masło, lody; jaja ptasie i masy jajeczne; kwiaty cięte i doniczkowe oraz darń

rolowana; warzywa i grzyby świeże i mrożone; owoce świeże i mrożone; zboża i surowce rolne służące do produkcji żywności, pasz i tłuszczów roślinnych; produkty przemysłu młynarskiego, w szczególności: maki, kasze, grysiaki i granulki zbożowe; tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego lub roślinnego; przetwory spożywcze, w szczególności z mięsa, drobiu, ryb oraz z warzyw i owoców; cukry i wyroby cukiernicze; przetwory ze zbóż, maki, skrobi lub mleka w proszku oraz pieczywo cukiernicze; napoje bezalkoholowe; pozostałości i odpady przemysłu spożywczego, gotowe pasze dla zwierząt; buraki cukrowe; ziemniaki; drożdże piekarskie prasowane i w formie mleczka drożdżowego; podłoże uprawowe pieczarek.

KONIEC „ŻÓŁTYCH TARCZEK”

Od dnia 31 sierpnia 2011 r. do polskiego porządku prawnego wszedł znówelizowany przepis art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155), który jasno określa, iż jedynym dokumentem potwierdzającym fakt nieprowadzenia pojazdu na terenie RP stało się zaświadczenie o działalności. Ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców i ustawy o transporcie drogowym została ogłoszona w Dzienniku Ustaw z 16 sierpnia 2011 r. (Nr 168, poz. 1005). Ustawa ta wprowadziła wzór formularza zaświadczenia o działalności (formularz jest dostępny w formie elektronicznej i przeznaczonej do druku na stronie internetowej: <http://ec.europa.eu>). Jednolita treść zaświadczenia o działalności dokumentująca okresy wolne od pracy i inne niż prowadzenie pojazdu aktywności obowiązuje na terenie UE już od kilku lat. Na gruncie nowego przepisu przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest zobowiązany do wystawienia nowego formularza zaświadczenia w sześciu przypadkach.

„Art. 31. 1. Przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy zaświadczenie, w przypadku gdy kierowca:

- 1) przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;
 - 2) przebywał na urlopie wypoczynkowym;
 - 3) miał czas wolny od pracy;
 - 4) prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR;
 - 5) wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu;
 - 6) pozostawał w gotowości w rozumieniu art. 9 ust. 1.
2. Przez czas wolny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, rozumie się okresy inne niż wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4–6, w których kierowca nie wykonywał pracy.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wystawione na przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.), przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzór formularza zaświadczenia.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz, oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe.”

Oznacza to, że odpoczynki i inne okresy potwierdzające nieprowadzenie pojazdu muszą być poświadczane za pomocą unijnego formularza. Od tego terminu nie można stosować „żółtych tarcz”, a w przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli drogowej stosowania „żółtych tarcz”, należy zastosować postępowanie mandatowe w wysokości 500 zł.

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI Z 7 CZERWCA 2011 R. W SPRAWIE OBLICZANIA DZIENNEGO CZASU PROWADZENIA POJAZDU ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM (WE) NR 561/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Pomimo iż decyzja KE dotycząca zasady obliczania kwoty naruszeń za skrócenie odpoczynku dobowego nie jest zmianą przepisów, to jednak Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o zastosowaniu tego zalecenia w postępowaniach kontrolnych w Polsce. Można zatem przyjąć, że teraz skrócenie odpoczynku dziennego nawet do 7 h nie będzie powodowało naliczania mandatu za przekroczenie czasu jazdy dziennej (sumowanej z dwóch dni). Skrócenie odpoczynku dziennego z 9 h do 7 h jest określone mandatem 350 zł, natomiast z 11 h do 7 h jest zagrożone 750 zł mandatem. W poprzedniej wersji takie naruszenie dodatkowo powodowało sumowanie czasu jazdy dziennej i przekroczenia go o kilka godzin, co podnosiło kwotę grzywny o kolejne kilkaset złotych. Takie podejście do analizowania odpoczynków dziennych pozwoli zmniejszyć kwoty mandatów podczas kontroli w Polsce. Jednocześnie należy pamiętać o ciągłym śledzeniu informacji odnośnie stosowania ww. decyzji w innych krajach – gdyż nie wszystkie kraje UE uznały ten sposób kontrolowania.

TACHOGRAFY CYFROWE – REGUŁA 1 MINUTY

Od 1 października 2011 r. weszła w życie część ważnych artykułów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009 z dnia 16 grudnia 2009 r., dostosowujących po raz dziesiąty do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (tekst mający znaczenie dla EOG). Na szczególną uwagę zasługuje zmiana dotycząca rejestracji czasu jazdy przez tachograf (reguła 1 minuty) oraz możliwość sporządzania dodatkowych wydruków – czynności wprowadzonych ręcznie.

Reguła 1 minuty – w dotychczas stosowanych tachografach, w przypadku kiedy w danej minucie choć przez 1 sekundę zmienił się stan na „jazda” – cała minuta zaliczana była do czasu jazdy. Uniemożliwiało to wykonywanie drobnych podjazdów w przypadku, gdy czas prowadzenia w okresie rozliczeniowym został już wykorzystany. Niejednokrotnie kierowcy, a nawet przedsiębiorcy korzystali z form niedozwolonych (stosowanie wyłączników „śpiochów” w tachografach analogowych czy magnesów w tachografach cyfrowych), narażając się na poważne konsekwencje prawne i kary.

Obecnie we wszystkich nowo produkowanych tachografach (po 1 października 2011 r.) ma zastosowanie reguła 1 minuty, która polega na tym, że tachograf zapisuje taki stan danej minuty, jaki jest w niej przeważający. Czyli jeśli w danej minucie 29 sekund będzie jazdy, a 31 sekund odpoczynku to cała minuta będzie zaliczona do odpoczynku! Jest to szczególnie ważne, ponieważ umożliwia poruszanie się w korkach czy

robienie tzw. drobnych podjazdów, oczywiście zachowując podstawową zasadę, iż w danej minucie musi być więcej odpoczynku niż jazdy. Jeżeli natomiast w danej minucie jazda i odpoczynek będą trwały tyle samo (po 30 sekund), tachograf zarejestruje całą minutę jako czynność, która była rejestrowana ostatnio, tzn. w drugich 30 sekundach.

Pozostałe zmiany wprowadzane rozporządzeniem 1266/2009

Rozporządzenie wprowadziło:

- uproszczenie sposobu ręcznego wprowadzania czynności do tachografu, gdy karta była poza tachografem (wpisy manualne);
- możliwość drukowania nowych raportów, a mianowicie wykazu czynności wprowadzonych ręcznie, kiedy karta była poza tachografem;
- nowe formaty wydruków z tachografu;
- konieczność informowania kierowcy na 15 minut przed końcem i w momencie przekroczenia dopuszczalnego okresu prowadzenia bez przerwy w zgodzie z przepisami rozporządzenia 561/2006;
- wprowadzenie nowego piktogramu – Konflikt ruchowy pojazdu – od 1.10.2012 r.;
- dodatkowe źródło informujące tachograf o ruchu pojazdu (uniemożliwienie stosowania wyłączników sygnału prędkości itp.) – od 1.10.2012 r.;
- rejestracja zakłóceń czujnika ruchu przez obce pole magnetyczne (stosowanie magnesów do fałszowania zapisów) – od 1.10.2012 r.

CZAS PRACY KIEROWCY, CZYLI CO TRZEBA WIEDZIEĆ PO ZMIANIE PRZEPISÓW

W dniu 1 stycznia 2012 r. zaczęły obowiązywać nowe przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Nowe regulacje dotyczą przede wszystkim pory nocnej, układania harmonogramów oraz prowadzenia ewidencji czasu pracy.

INNA PRACA? OBOWIĄZUJĄ NOWE OŚWIADCZENIA

Nowe regulacje nakładają na pracodawcę konieczność posiadania oświadczeń o zatrudnieniu (lub niezatrudnieniu) kierowcy w innej firmie. Przed zmianą obowiązek ten dotyczył jedynie dodatkowej pracy świadczonej w ramach stosunku pracy, a stosowny dokument musiał obejmować wskazanie wymiaru etatu, w jakim dany kierowca był zatrudniony.

Pracodawca nie był jednak w stanie określić na postawie „starej” treści oświadczenia, czy kierowca nie przekroczył 60-godzinnej normy tygodniowej (liczonej łącznie dla wszystkich miejsc zatrudnienia). Niemożliwe było też stwierdzenie, czy kierowca pracuje dla innej firmy na podstawie umów cywilnoprawnych lub w ramach prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. W dodatku kierowcy wykonujący przewozy regularne na trasach do 50 km nie musieli składać żadnych oświadczeń.

Nowe przepisy uzupełniają te braki – kierowcy muszą składać oświadczenia o pracy w innej firmie bez względu na to, na jakiej podstawie są w niej zatrudnieni. W przypadku zatrudnienia w innej firmie na podstawie umowy cywilnoprawnej muszą też wskazać przeciętną liczbę przepracowanych godzin.

W związku z tym kierowca obowiązany jest dostarczyć pracodawcy uzupełniające oświadczenie o przeciętnej liczbie godzin przepracowanych w innej firmie. Pracodawca może też sporządzić nowe oświadczenie, uwzględniające zaktualizowane przepisy.

ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM

SKRÓCONO PORĘ NOCNA

Przed zmianą przepisów pora nocna dla kierowców (zatrudnienie w ramach stosunku pracy) obejmowała godziny z zakresu 21:00–7:00 lub cały ten czas w sytuacji, gdy pracodawca nie wyznaczył 8 „nocnych” godzin. Taki zapis nie odpowiadał jednak regulacjom unijnym, które definiują porę nocną jako 4-godzinny czas pracy.

Wraz z początkiem 2012 r. ustawa o czasie pracy kierowców, znowelizowana przez ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, zawiera już zapisy dostosowujące prawo polskie do unijnego. W efekcie obowiązuje 4-godzinna pora nocna, którą pracodawca może wyznaczyć pomiędzy północą a 7:00.

Co ważne, interpretacja nowych przepisów dokonana przez Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że pora nocna powinna zostać ustalona w regulaminie pracy. Dotyczy to pracodawców, którzy mają obowiązek tworzyć taki regulamin. Jeśli zaś nie mają takiego obowiązku lub posiadają układ zbiorowy pracy, wyznaczenie pory nocnej dla kierowcy może się odbyć w inny sposób.

Pracodawca powinien jednak w takiej sytuacji oprzeć się na przepisach kodeksowych (art. 29 § 3 k.p. lub art. 104 § 1 i 2 k.p.), a to może wiązać się z koniecznością wydania dodatkowego wewnętrznego zarządzenia dotyczącego pory nocnej.

ZINDYWIDUALIZOWANA EWIDENCJA NIEOBECNOŚCI

Od 1 stycznia 2012 r. pracodawcy mają obowiązek prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności (z podziałem na rodzaj i wymiar) kierowców w pracy. Ta zasada dotyczy wszystkich postaci ewidencji określonych w art. 25 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców.

POJEDYNCZE USŁUGI OKAZJONALNE W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1073/2009 zezwala kierowcy wykonującemu pojedyncze usługi okazjonalne w transporcie międzynarodowym odłożyć odpoczynku tygodniowego z sześciu do dwunastu okresów dwudziestoczworgodzinnych, licząc od końca poprzedniego odpoczynku tygodniowego. Podczas gdy w transporcie rzeczy odpoczynek tygodniowy należy rozpocząć nie później niż po zakończeniu sześciu dwudziestoczworgodzinnych okresów, licząc od końca poprzedniego okresu odpoczynku tygodniowego.

ZMIANY DO USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM

W dniu 19 października 2012 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 222, poz. 1321). Na podstawie tych przepisów do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczas obowiązujące. Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego wydane przed dniem 19.10.2012 r. zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do 18.04.2013 r.

Wprowadzenie zmian ma na celu ujednolicenie regulacji dotyczącej przejazdu pojazdu nienormatywnego. Dotychczas były one uregulowane w kilku aktach prawnych, co znacząco wpływało na możliwość uzyskania wiążącej informacji odnośnie wymiarów pojazdów nienormatywnych, a co za tym idzie – wystąpienia o stosowne zezwolenie. Wyżej wymieniona ustawa wprowadza ułatwienie dla przewoźników, większość kłuczowych w tej kwestii przepisów od dnia 19.10.2012 r. zawiera ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Z pewnością zmniejszy to dezinformację, która dotąd miała miejsce.

Ustawa – Prawo o ruchu drogowym wprowadza nową definicję pojazdu nienormatywnego (art. 2 pkt 35a) oraz ładunku niepodzielnego (art. 2 pkt 35b) oraz pilota (art. 2 pkt 35c):

- **pojazd nienormatywny** – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;
- **ładunek niepodzielny** – ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków;
- **pilot** – osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu.

Zgodnie z art. 64 ustawy – Prawo o ruchu drogowym od dnia 19 października 2012 r. ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem:

- 1) uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ, a w przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy;
- 2) przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu, o którym mowa w pkt 1;
- 3) pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego przez pilota, w przypadku gdy pojazd przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:
 - a) długość – 23 m,
 - b) szerokość – 3,2 m,
 - c) wysokość – 4,5 m,
 - d) rzeczywista masa całkowita – 60 t;
- 4) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.

2. Zabrania się przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I lub kategorii II. (...)

4. Kierujący pojazdem nienormatywnym jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać uprawnionym osobom zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo wypis z zezwolenia w przypadku zezwolenia kategorii I.

5. Organ wydający zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego prowadzi rejestr wydanych zezwoleń. W rejestrze umieszcza się następujące dane:

- 1) numer zezwolenia;
- 2) datę wydania zezwolenia;
- 3) kategorię zezwolenia;
- 4) podmiotu, na który zezwolenie zostało wydane;
- 5) pojazdu lub zespołu pojazdów, jeżeli zostały określone w zezwoleniu.

Art. 64a. 1. Zezwolenie kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane w celu umożliwienia dojazdu do i ze wskazanego w zezwoleniu miejsca i uprawnia do ruchu po drodze wskazanej w zezwoleniu.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje zarządca drogi właściwy dla drogi, po której ruch ma być wykonywany. Zezwolenie wydaje się, po uiszczeniu opłaty, w terminie 7 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.

4. Wydając zezwolenie, zarządca drogi wydaje także jego wypis lub wypisy w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o wydanie zezwolenia.

5. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia, na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy lub 12 miesięcy, bez wskazania pojazdów, którymi ma być wykonywany przewóz.

6. Opłatę za wydanie zezwolenia ustala się w kwocie stanowiącej iloczyn liczby wypisów i odpowiedniej stawki opłaty za zezwolenie w tej kategorii.

Art. 64b. 1. Zezwolenie kategorii II jest wydawane na przejazd nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek podmiotu wykonującego przejazd. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje starosta właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu. Zezwolenie wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.

4. Zezwolenie wydaje się na okres 12 miesięcy, wskazując w nim:

- 5) podmiot wykonujący przejazd;
- 6) pojazd, którym będzie wykonywany przejazd. (...)

Art. 64c. 1. Zezwolenia kategorii III–VI na przejazd pojazdu nienormatywnego są wydawane na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje:

- 1) właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu starosta – w zakresie zezwoleń kategorii III;
- 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – w zakresie zezwoleń kategorii IV–VI.

4. Zezwolenia kategorii III i IV przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydaje także naczelnik urzędu celnego.

5. Zezwolenie kategorii IV uprawnia do poruszania się pojazdami i drogami, określonymi dla zezwolenia kategorii III.

6. Zezwolenie kategorii VI uprawnia do poruszania się pojazdami i drogami, określonymi dla zezwolenia kategorii V.

7. Zezwolenie wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. W przypadku niewydania zezwolenia zwraca się wniesioną opłatę.

8. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wykonującego przejazd, bez wskazania pojazdu, którym przejazd będzie wykonywany. Do zezwolenia kategorii VI organ wydający zezwolenie dołącza wykaz dróg krajowych, po których może odbywać się przejazd pojazdu nienormatywnego.

9. Podmiot posiadający zezwolenie kategorii V i VI, planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie właściwego dla tego mostu lub wiaduktu zarządcę drogi o terminie i trasie planowanego przejazdu, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7. dzień terminu jest ostatecznym dniem wpływu zawiadomienia do organu. (...)

11. Warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt określa zarządca drogi, ustalając, zależnie od potrzeb, ograniczenia w zakresie ruchu, sposób przejazdu oraz przystosowanie obiektu do przejazdu.

12. Zarządca drogi może zgłosić sprzeciw, o którym mowa w ust. 10, jeżeli stan technicznej sprawności mostu lub wiaduktu, po którym planowany jest przejazd pojazdu nienormatywnego, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, uniemożliwia wykonanie tego przejazdu.

13. Zabrania się wykonywania przejazdu przez most lub wiadukt w przypadku zgłoszenia sprzeciwu albo niezgodnie z warunkami przejazdu przez ten obiekt.

Art. 64d. 1. Zezwolenie kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu. Zezwolenie wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–VI.

2. Zezwolenie może być wydane, pod warunkiem że:

- 1) ładunek jest niepodzielny;
- 2) uzyskano na przejazd zgodę zarządcy drogi, właściwego dla trasy przejazdu;
- 3) istnieją możliwości wyznaczenia trasy przejazdu zapewniającej bezpieczeństwo oraz efektywność ruchu drogowego, a w szczególności:
 - a) natężenie ruchu umożliwia bezpieczny przejazd pojazdu nienormatywnego,
 - b) stan technicznej sprawności budowli usytuowanych w ciągu rozpatrywanej trasy przejazdu, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, umożliwia przejazd,
 - c) przejazd nie stwarza zagrożenia stanu technicznego obiektów budowlanych położonych w pobliżu trasy przejazdu.

3. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Opłatę za wydanie zezwolenia wnosi się przed wydaniem zezwolenia.

4. Zezwolenie wydaje, po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg i po uiszczeniu opłaty, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w terminie 14 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, z zastrzeżeniem ust. 5. Jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta.

5. Zarządca drogi właściwy ze względu na kategorię drogi, po której jest planowany przejazd, uzgadnia trasę przejazdu w terminie 7 dni roboczych od dnia otrzymania pisemnego zapytania organu wydającego zezwolenie, uwzględniając warunki przejazdu i stan techniczny drogi. W przypadku braku odpowiedzi na zapytanie uznaje się trasę za uzgodnioną.

6. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego wymaga określenia zakresu przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu, termin wydania zezwolenia

ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM

może ulec przedłużeniu do 30 dni, z tym że organ wydający zezwolenie jest obowiązany powiadomić o tym podmiot składający wniosek w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku.

7. Koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego ponosi podmiot wykonujący ten przejazd.

8. Do kosztów, o których mowa w ust. 7, zalicza się koszty dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu pojazdu nienormatywnego, dostaw, usług lub robót, wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego, w tym koszty:

- 1) wykonania niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 2) przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej;
- 3) czasowego usunięcia ograniczeń skrajni drogowej;
- 4) wykonania wzmocnienia odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 5) wykonania robót zabezpieczających na trasie przejazdu pojazdu;
- 6) dokonania geometrycznych korekt trasy przejazdu lub występujących w jej ciągu skrzyżowań;
- 7) budowy lub dostosowania lokalnych objazdów występujących na trasie przejazdu pojazdu;
- 8) wykonania prac związanych z przywróceniem odcinków dróg do stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi;
- 9) dokonania zmian w organizacji ruchu lub przywrócenia jej stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi.

9. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym, wskazując w nim: 1) okres ważności zezwolenia; 2) trasę przejazdu; 3) liczbę przejazdów; 4) pojazd, którym będzie wykonywany przejazd; 5) warunki przejazdu, w tym zakres dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu; 6) sposób pilotowania, o ile jest ono wymagane.

10. Zezwolenie jest ważne przez okres:

- 1) 14 dni – w przypadku zezwolenia na jednokrotny przejazd,
- 2) 30 dni – w przypadku zezwolenia na wielokrotny przejazd – liczonych od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia.

11. Opłatę za wydanie zezwolenia ustala się zgodnie z wzorem: $O_n = p_j + (n - 1) \times 0,7 \times p_j$,

w którym poszczególne symbole oznaczają:

O_n – wysokość opłaty za wydanie zezwolenia,
 n – liczbę przejazdów pojazdu nienormatywnego,
 p_j – stawkę opłaty za wydanie zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego.

Art. 64e. 1. Przepisy art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 i 3 i art. 64a–64d nie dotyczą:

- 1) autobusu – w zakresie nacisków osi;
- 2) pojazdu, którego szerokość i długość bez ładunku nie są większe od dopuszczalnych, przewożącego ładunek na zasadach określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 9;
- 3) pojazdu biorącego udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych;
- 4) pojazdu zarządu drogi;
- 5) pojazdu Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonującego zadania tych służb.

2. Minister właściwy do spraw transportu może zwolnić, w drodze decyzji administracyjnej, z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego pojazd wykonujący przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej, pod warunkiem uzyskania na przejazd zgody zarządców dróg właściwych dla trasy przejazdu.

3. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu wykonującego przejazd i właściwego organu państwowego, samorządowego lub organizacji humanitarnej.

Art. 64f. 1. Ustala się maksymalną wysokość stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w: 1) kategorii I – 240 zł; 2) kategorii II – 120 zł; 3) kategorii III – 2.400 zł; 4) kategorii IV – 3.600 zł; 5) kategorii V – 4.300 zł; 6) kategorii VI – 5.800 zł; 7) kategorii VII na jednokrotny przejazd: a) pojazdu, którego wymiary przekraczają wielkości ustalone dla kategorii III i IV, i którego naciski osi i masa nie są większe od dopuszczalnych – 600 zł; b) w pozostałych przypadkach – 2.000 zł.

2. Maksymalne stawki opłat za wydanie zezwolenia ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w poszczególnych kategoriach zezwoleń, z uwzględnieniem okresu, na jaki będą wydawane, kosztów wydania zezwolenia i stopnia oddziaływania przejazdu pojazdu nienormatywnego na infrastrukturę drogową.

Art. 64g. 1. Opłaty za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego są przekazywane przez:

- 1) zarządcę drogi i starostę – do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego, za zezwolenia kategorii I–III;
- 2) naczelnika urzędu celnego – do budżetu powiatu właściwego ze względu na siedzibę naczelnika urzędu celnego, za zezwolenia kategorii III;
- 3) naczelnika urzędu celnego i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, za zezwolenia kategorii IV–VII;
- 4) prezydenta miasta na prawach powiatu – do budżetu miasta, za zezwolenia kategorii VII.

2. Środki z opłat gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad są przekazywane w terminie pierwszych 2 dni roboczych następujących po tygodniu, w którym wydano zezwolenie, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

3. Urzędy celne otrzymują prowizję od pobranych opłat za wydanie zezwolenia w wysokości 12% pobranej opłaty¹. (...)

POZOSTAŁE ZMIANY

- od 1 stycznia 2012 r. system zadaniowy może być stosowany do kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne;
- pracodawcy zwolnieni są z obowiązku tworzenia harmonogramów dla kierowcy wykonującego przewozy okazjonalne;
- jeżeli ten sam kierowca wykonuje przewozy okazjonalne,

jak i przewozy regularne osób na trasach do 50 km (harmonogram na okres 1 miesiąca) oraz powyżej 50 km (harmonogram dwutygodniowy), należy stosować harmonogram jednomiesięczny;

- w przypadku wykonywania w ramach tego samego zatrudnienia przewozów okazjonalnych i regularnych powyżej 50 km, istnieje konieczność ustalania harmonogram na okres 2 tygodni².

Jak można przeczytać w Komunikacie Głównego Inspektoratu transportu Drogowego w sprawie wyjaśnień niektórych przesłanek wskazanych w art. 7 rozporządzenia (WE) 1071/2009, w dniu 25 stycznia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 stycznia 2012 r. w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 96), które wprowadza do polskiego systemu prawnego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.UE.L.09.300.51). Mając na uwadze potrzebę udzielenia pełnej informacji w zakresie warunków związanych z wymogami zdolności finansowej dla podmiotów wykonujących zawód przewoźnika drogowego lub ubiegających się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, Główny Inspektorat Transportu Drogowego poinformował, iż:

„1. W celu należytego wykonywania zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca musi posiadać odpowiednią zdolność finansową. Przez odpowiednią zdolność finansową należy rozumieć możliwość, w sensie posiadania niezbędnego potencjału ekonomicznego, spełnienia przez przedsiębiorcę w każdym momencie roku finansowego zobowiązania o charakterze finansowym. Przedsiębiorca zobligowany jest do wykazania wymaganej przez prawo zdolności finansowej poprzez przedstawienie rocznego sprawozdania finansowego poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, z którego powinno wynikać, iż co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Przez pojęcie sprawozdania rocznego należy rozumieć sprawozdanie finansowe sporządzone na podstawie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223, z późn. zm.). Do sporządzenia takiego sprawozdania zobligowane są podmioty określone w art. 2 ustawy o rachunkowości. Sprawozdanie powinno zawierać elementy określone w art. 45 ust. 2 ww. ustawy, tj. bilansu, rachunku zysków i strat oraz informacji dodatkowej, obejmującej wprowadzenie do sprawozdania finansowego oraz dodatkowe informacje i objaśnienia. Należy wyjaśnić, iż sprawozdanie finansowe co do zasady winno obejmować ostatni rok obrotowy, który jest podstawowym okresem sprawozdawczym dla danego przedsiębiorcy. Przez rok obrotowy należy rozumieć: 12 kolejnych miesięcy kalendarzowych, które nie muszą pokrywać się z rokiem kalendarzowym (za wyjątkiem spółek osobowych, gdzie ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych nie zezwala na ustalenie innego roku podatkowego jako roku kalendarzowego, a rok podatkowy musi być skorelowany z rokiem obrotowym), więcej niż 12 miesięcy (lecz nie dłużej niż 24 miesiące), gdy w trakcie roku obrotowego dochodzi do zmiany roku obrotowego w statucie lub umowie spółki, a także w sytuacji rozpoczęcia działalności przez jednostkę w drugiej połowie przyjętego roku obrotowego, gdzie istnieje możliwość rozpoczęcia od roku obrotowego dłuższego niż 12 miesięcy. W drugim przypadku ma miejsce połączenie ksiąg rachun-

kowych za dwa lata i sporządzenie sprawozdań finansowych za ten okres, mniej niż 12 miesięcy – w sytuacji gdy podmiot rozpoczął działalność w drugiej połowie przyjętego roku obrotowego i jest uprawniony do rozpoczęcia działalności od roku obrotowego krótszego niż 12 miesięcy. Dla osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i prowadzących księgi rachunkowe rok obrotowy musi być rokiem kalendarzowym, gdyż te podmioty nie mają możliwości wyboru roku obrotowego. Sprawozdanie roczne winno być potwierdzone przez biegłego rewidenta (w sytuacji, przepisy ustawy o rachunkowości wymagają dokonania badania takiego sprawozdania) lub przez organ statutowy spółki uprawniony do zatwierdzenia takiego sprawozdania rocznego.

2. Główny Inspektorat Transportu Drogowego uprzednio informuje, że w ramach odstępstwa od zasad wskazanych w pkt 1 niniejszego komunikatu w zakresie sposobu wykazywania należytej zdolności finansowej przedsiębiorcy możliwe jest, aby tenże przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w pkt 1 komunikatu. Przez gwarancję bankową należy rozumieć jednostronne zobowiązanie banku-gwaranta, że po spełnieniu przez podmiot uprawniony (beneficjenta gwarancji) określonych warunków zapłaty, które mogą być stwierdzone określonymi w tym zapewnieniu dokumentami, jakie beneficjent zalczy do sporządzonego we wskazanej formie żądania zapłaty, bank ten wykona świadczenie pieniężne na rzecz beneficjenta gwarancji – bezpośrednio albo za pośrednictwem innego banku (art. 82 Prawa bankowego). Gwarancja musi być sporządzona w formie pisemnej i określać beneficjenta. Dla celów wykazania przesłanki należytej zdolności finansowej należy przyjąć, że beneficjentem może być Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Dopuszczalne jest, aby gwarancja przedstawiona przez przedsiębiorcę jako beneficjenta wskazywała inny podmiot. Ponadto przedsiębiorca może przedstawić organowi udzielającemu zezwolenie umowę ubezpieczenia (polisę ubezpieczeniową), z której będzie wynikało, że przedsiębiorca ubezpieczony jest na kwotę odpowiadającą co najmniej minimalnemu limitowi wskazanemu w pkt 1 komunikatu. Należy wskazać podkreślić, iż polisa ubezpieczeniowa winna wskazywać, iż ubezpieczenie obejmuje roszczenia jakie powstają lub mogą powstać w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportowego³. □

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

² A. Barczewska, *Czas pracy kierowców po zmianach*, inwestycje.pl.

³ Komunikat GITD, www.gitd.gov.pl.

Summary

The most substantial changes in the road transport in 2011 and 2012

A road transport is a field of life which evolves like none other. In order to facilitate the work of police officers, who make inspections of vehicles used for the road transport every day, I decided to describe periodically substantial changes in this respect at the beginning of every year on pages of the police quarterly. Only following amendments to the provisions in a systematic way and permanent training will allow for professional performance of duties. It will result in satisfaction from well performed work, which is in its character servile towards the society.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP