



**CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE**

RD

**MATERIAŁY POMOCNICZE
do kursów specjalistycznych**

Remigiusz Skrzypiński

**ZASADY KONTROLI
POJAZDÓW NIENORMATYWNYCH**

Legionowo 2026

**CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE**

RD

**MATERIAŁY POMOCNICZE
do kursów specjalistycznych**

Remigiusz Skrzypiński

ZASADY KONTROLI POJAZDÓW NIENORMATYWNYCH

Legionowo 2026

Kierownik projektu: mł. insp. Sławomir Hołoweńko
Kierownik Zakładu Ruchu Drogowego

Recenzenci: Mariusz Jackowski, Dariusz Gajewski

Materiały pomocnicze do:

kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego wprowadzonego decyzją nr 353 Komendanta Głównego Policji z dnia 21 listopada 2022 r. (Dz. Urz. KGP poz. 234).

Publikacja może być zwielokrotniana i rozpowszechniana przez jednostki organizacyjne Policji do użytku służbowego.

Wersja elektroniczna publikacji dostępna na stronie:

<http://csp.edu.pl/csp/e-biblioteka/2967,Materiały-pomocnicze-do-kursow-specjalistycznych.html>

ISBN 978-83-66957-65-7 (print)

ISBN 978-83-66957-66-4 (online)

Opracowanie redakcyjne: Ewa Kowalska

Korekta: Katarzyna Olbryś

Skład: Dorota Majewska-Pilch

Wydział Wydawnictw i Poligrafii

Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

Nakład: 86 egz.

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Pojęcie pojazdu nienormatywnego	7
2. Podstawy prawne kontroli pojazdów nienormatywnych przez funkcjonariuszy Policji	10
3. Warunki, na jakich pojazdy nienormatywne mogą poruszać się po drogach publicznych	11
4. Kategorie zezwoleń oraz wyłączenia z obowiązku ich uzyskania	12
5. Pilotowanie pojazdów nienormatywnych	20
6. Kontrola pojazdów nienormatywnych	23
7. Sankcje za kierowanie pojazdem nienormatywnym z naruszeniem przepisów ...	25
8. Problematyka prawna i faktyczna związana z kontrolą przewozu pojazdów nienormatywnych	29
8.1. Brak wymaganego wyposażenia osób kontrolujących.....	29
8.2. Brak praktycznej możliwości kontrolowania zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym wydanych w formie elektronicznej	29
8.3. Brak praktycznej możliwości weryfikacji jednokrotnego lub wielokrotnego zezwolenia na przejazd pojazdem nienormatywnym kategorii V pod względem liczby wykonanych przejazdów	30
8.4. Brak możliwości weryfikacji na etapie kontroli zgłoszenia przez podmiot wykonujący przejazd do zarządcy drogi planowanego przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, w przypadku zezwolenia kategorii IV. ...	30
8.5. Kontrowersyjne przepisy dotyczące nakładania równoległej kary na ten sam podmiot za ten sam stan faktyczny	31
8.6. Znaczna liczba pojazdów nienormatywnych pozostająca poza kontrolą	31
Podsumowanie	32

WSTĘP

Do podstawowych zadań Policji należy czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem oraz jego kontrolowanie, co wynika wprost z zapisu art. 129 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ (PRD). Poza pojazdami „standardowymi” – normatywnymi (a więc tymi, które nie przekraczają określonych w przepisach norm dotyczących parametrów, takich jak długość, szerokość, wysokość, naciski osi oraz dopuszczalna masa całkowita) na drogach porusza się znaczna liczba pojazdów tzw. nienormatywnych, do których kontroli, w ramach wykonywania wymienionych powyżej zadań, uprawnieni są m.in. funkcjonariusze Policji. Niektóre, bardziej skomplikowane przypadki kontroli przejazdu pojazdu nienormatywnego mogą czasami przysparzać wielu problemów praktycznych. Z tego względu oczekuje się od kontrolującego posiadania obszernego zakresu wiedzy specjalistycznej w tym zakresie. Niniejsza publikacja w sposób możliwie najprostszy i zgodny z obecnie obowiązującym stanem prawnym przybliży przedmiotową problematykę.

Autor

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251.

1.

Pojęcie pojazdu nienormatywnego

Na wstępie należy wyjaśnić pojęcie „pojazd nienormatywny”. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 35a PRD jest to pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku, wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy.

W tym miejscu, celem doprecyzowania powyższej definicji, należy wyjaśnić, czym zgodnie z przepisami tej samej ustawy jest pojazd, zespół pojazdów, nacisk osi oraz rzeczywista masa całkowita. I tak pojazdem w rozumieniu PRD jest środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane, z wyjątkiem urządzenia wspomagającego ruch (art. 2 pkt 31 PRD). Z kolei zespołem pojazdów są minimum dwa pojazdy połączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość, ale określenie to nie obejmuje pojazdów połączonych w celu holowania (art. 2 pkt 49 PRD). W praktyce będzie to więc pojazd ciągnący przyczepę lub naczepę. Nacisk osi zgodnie z definicją ustawową to suma nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi (art. 2 pkt 57 PRD), a rzeczywista masa całkowita to masa pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób (art. 2 pkt 55 PRD).

Należy wskazać, że choć z zasady przyjmuje się, że pojazd nienormatywny to samochód ciężarowy lub zespół pojazdów składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy lub ciągnika samochodowego połączonego z naczepą (pojazd członowy), to w rzeczywistości pojazdem nienormatywnym może zostać każdy pojazd, np. ciągnik rolniczy czy motorower, jeżeli tylko przekroczy choćby jeden z parametrów wskazanych w definicji pojazdu nienormatywnego, o ile wartość graniczna tego parametru została określona przepisami przedmiotowej ustawy.

Kolejnym zagadnieniem wymagającym wyjaśnienia jest sformułowanie „przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy” zawarte w definicji pojazdu nienormatywnego. Można spotkać się z dosyć powszechnie panującym przekonaniem, że określenie to obejmuje jedynie przepisy samej ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednakże jest ono błędne. Jak większość ustaw tak i PRD posiada swoje przepisy wykonawcze w postaci rozporządzeń. W związku z powyższym przedmiotowe określenie obejmuje zarówno samą ustawę, jak i akty wykonawcze, które doprecyzowują jej przepisy ogólne. W przypadku kontroli pojazdów nienormatywnych podstawowym aktem wykonawczym jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia², zwane dalej „rozporządzeniem”, w którym określo-

² Dz. U. z 2024 r. poz. 502.

no dopuszczalne parametry pojazdów poruszających się po drogach publicznych. W PRD jedynie kilka artykułów zawiera odniesienia do poruszanej w niniejszym artykule tematyki, a konkretnie do dopuszczalnych parametrów technicznych pojazdów poruszających się po drogach publicznych.

Art. 61 ust. 10 PRD określa wysokość pojazdu z ładunkiem: wysokość pojazdu z ładunkiem nie może przekraczać 4 m. W ust. 15 ww. artykułu znajduje się zapis dotyczący przewozu drewna: przy przewozie drewna jego rzeczywistą masę ustala się jako iloczyn objętości ładunku i normatywnej gęstości ustalonej dla danego gatunku drewna. W artykule 62 ust. 4 znajdują się zapisy dotyczące dopuszczalnej liczby pojazdów wchodzących w skład zespołu pojazdów (zespół pojazdów może składać się najwyżej z 3 pojazdów, a zespół ciągnięty przez pojazd silnikowy inny niż ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny – z 2 pojazdów), a w ust. 4a określona jest maksymalna długość zespołu pojazdów (długość zespołu 2 pojazdów nie może przekraczać 18,75 m, a 3 pojazdów – 22 m, z wyjątkiem pojazdu samochodowego i naczepy, których długość nie może przekraczać 16,5 m, oraz zespołu złożonego z motocykla i przyczepy, motoroweru i przyczepy, roweru i przyczepy, wózka rowerowego i przyczepy, którego długość nie może przekraczać 4 m). Jedynym zapisem dopuszczalnej szerokości pojazdu jest art. 61 ust. 6 pkt 1, który stwierdza, że całkowita szerokość pojazdu z ładunkiem nie powinna przekraczać 2,55 m, a przy szerokości pojazdu 2,55 m nie może przekraczać 3 m.

Jak wynika z wyżej przytoczonych przepisów, w ustawie PRD określone zostały w zasadzie w sposób bardzo ogólny dopuszczalne parametry przestrzenne pojazdów (wysokość, szerokość, długość) oraz dopuszczalna liczba pojazdów wchodzących w skład zespołu pojazdów. Dopuszczalne masy całkowite dla poszczególnych pojazdów oraz zespołów pojazdów, jak również dopuszczalne naciski osi określone zostały w rozporządzeniu. Tam też doprecyzowano zapisy dotyczące dopuszczalnych parametrów przestrzennych pojazdów i zespołów pojazdów, tj. wysokości, szerokości i długości. Wartości te znajdują się w dziale 2. Wymiary, masy i naciski osi pojazdu (§ 2–5b) rozporządzenia.

Chcąc więc określić, czy kontrolowany pojazd jest pojazdem nienormatywnym, należy odnieść się do powyższych aktów prawnych i porównać jego rzeczywiste parametry z wartościami dopuszczalnymi, określonymi w przytoczonych przepisach. W tym miejscu należy podkreślić, że stwierdzenie „rzeczywiste parametry” oznacza wyznaczenie ich za pomocą odpowiednich legalizowanych przyrządów. Wynika to z następujących przepisów rozporządzenia:

- § 2 ust. 17: W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1–16, są wartości rzeczywiste wymienionych wymiarów, z uwzględnieniem art. 61 ust. 6, 7 i 10 ustawy;
- § 3 ust. 3: W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1, są wartości rzeczywiste wymienionych mas;
- § 5 ust. 4: W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1–3 oraz ust. 5, są wartości rzeczywiste nacisków osi.

Powyższe wskazuje jednoznacznie, że podczas kontroli drogowej nie można stwierdzić nienormatywności pojazdu w oparciu tylko o dane zawarte w dokumentach dotyczących pojazdu lub/i ładunku oraz pochodzących z innych źródeł. Tylko prawidłowo przeprowadzone pomiary wykonane odpowiednimi przyrządami, posiadającymi ważną legalizację, pozwalają na wyznaczenie wartości rzeczywistych poszczególnych parametrów pojazdów lub zespołów pojazdów. Na podstawie takich wyników można jednoznacznie ustalić, czy dany pojazd (zespół pojazdów) jest nienormatywny, czy też nie.

2.

Podstawy prawne kontroli pojazdów nienormatywnych przez funkcjonariuszy Policji

Zgodnie z art. 129 ust. 1 PRD Policja jest podstawowym organem wyznaczonym ustawowo do kontroli ruchu drogowego i jego uczestników, w tym kontroli ruchu pojazdów nienormatywnych. Dodatkowo w ust. 2 tego samego artykułu stwierdza się, że funkcjonariusz Policji jest upoważniony m.in. do:

- legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi, używania pojazdu lub urządzenia wspomagającego ruch,
- sprawdzania wymaganych dokumentów, o których mowa w art. 38,
- weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów,
- sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1,
- sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,
- uniemożliwienia: korzystania z pojazdu, którego stan techniczny, ładunek, masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, powodują uszkodzenie drogi albo naruszają wymagania ochrony środowiska,
- używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, a w szczególności do badania pojazdu, określania jego masy, nacisku osi,
- usuwania lub przemieszczania pojazdu w przypadkach, o których mowa w art. 130a ust. 1–3.

Z powyższych zapisów ustawowych wynika jednoznacznie, że funkcjonariusze Policji posiadają uprawnienia do kontroli pojazdów nienormatywnych.

3.

Warunki, na jakich pojazdy nienormatywne mogą poruszać się po drogach publicznych

Warunki poruszania się pojazdu po drogach publicznych określone zostały w art. 64 PRD, który stanowi, że ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod następującymi warunkami:

- 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 na warunkach i w sposób określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, w tym przez wymaganą liczbę pojazdów wyposażonych i oznakowanych zgodnie z tymi przepisami;
- 4) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.

4.

Kategorie zezwoleń oraz wyłączenia z obowiązku ich uzyskania

Ustawa PRD ustanawia pięć kategorii zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym (oznaczonych cyframi rzymskimi od I do V). Co do zasady zezwolenia te są wydawane na przejazd samego pojazdu bez ładunku, o ile jego parametry wymagają uzyskania zezwolenia, lub z ładunkiem niepodzielnym. Jedynym wyjątkiem jest zezwolenie kategorii I, które wydaje się na przejazd pojazdu z ładunkiem podzielnym. Definicja ładunku niepodzielnego ujęta w art. 2 PRD stanowi, że jest to ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków. Zezwolenia te mogą być wydawane dla każdego rodzaju pojazdu lub zespołu pojazdów, który przekracza wartości dopuszczalne z wyjątkiem zezwolenia kategorii I, które wydawane jest tylko i wyłącznie dla pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej. Ponadto należy wskazać, że tylko zezwolenia kategorii I i V wydawane są na konkretny pojazd lub zespół pojazdów (wskazany w zezwoleniu), natomiast zezwolenia kategorii II, III i IV wydawane są dla podmiotu wykonującego przejazd, bez wskazania pojazdu, którym przejazd będzie wykonywany.

Sposób i warunki uzyskania, termin obowiązywania oraz określenie organu właściwego do wydania zezwolenia danej kategorii ujęte zostały w artykułach 64b–64d PRD, a pojazdy, których przejazd jest zwolniony z obowiązku uzyskania przedmiotowego zezwolenia, wskazane zostały w art. 64e PRD. Z kolei dopuszczalne parametry (takie jak wymiary, masa, naciski osi) pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I–V oraz drogi, po których pojazdy mogą się poruszać, określone zostały w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do przedmiotowej ustawy.

Z ww. przepisów wynika, że:

- a) zezwolenie kategorii I wydawane jest na okres 12 miesięcy przez starostę właściwego ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu pojazdem nienormatywnym;

AA 0000000

.....
(nazwa i adres organu wydającego zezwolenie)

.....
(miejscowość i data wydania zezwolenia)

ZEZWOLENIE
kategorii I nr
na przejazd pojazdu nienormalnego na okres 12 miesięcy
w terminie od do

Na podstawie: art. 64b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
(.....)

na wniosek:
(imię i nazwisko/nazwa)

z dnia dla
(nazwa podmiotu wykonującego przejazd)

z e z w a ł a m

na przejazd po drogach publicznych, z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad, pojazdu nienormalnego:
(wpisać wymieniony rodzaj pojazdu we wniosku)

który spełnia wymagania w zakresie wymiarów, masy oraz nacisków osi, określone w pozycji 1 tabeli „Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormalnego” załącznika do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Informacje o pojeździe	pojazd wolnobieżny**)	ciągnik rolniczy**)	przyczepa specjalna**)
Marka i typ			
Numer rejestracyjny**) Numer nadwozia, podwozia lub ramy**)			

Pouczenie:

.....
(podpis i pieczęć organu wydającego zezwolenie)

*) wpisać miejsce publikacji ustawy.
**) niepotrzebne skreślić.

Ryc. 1. Wzór zezwolenia kat. I. Źródło: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormalnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 126), zał. 4.

AA 0000000

.....
(nazwa i adres organu wydającego zezwolenie)

.....
(miejscowość i data wydania zezwolenia)

ZEZWOLENIE
kategorii: II / III / IV ^{*)} nr

na przejazd pojazdu nienormatywnego na okres miesiąca / 6 miesięcy / 12 miesięcy / 24 miesięcy ^{*)}
w terminie od dnia do dnia

Na podstawie art. 64c ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
(.....^{**)})

na wniosek:
(imię i nazwisko/nazwa)

z dnia dla
(nazwa podmiotu wykonującego przejazd)

z e z w a ł a m

na przejazd po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego, który spełnia wymagania
w zakresie wymiarów, masy oraz nacisków osi, określone w pozycji: tabeli
(nr pozycji)

„Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego” załącznika do ustawy z dnia
20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Podmiot planujący wykonanie przejazdu pojazdem nienormatywnym przez most lub wiadukt
po drogach innych niż krajowe jest obowiązany spełnić wymaganie określone w art. 64c ust. 9
ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym^{***)}.

Pouczenie:

.....
(podpis i pieczęć organu wydającego zezwolenie)

^{*)} niepotrzebne skreślić
^{**)} wpisać miejsce publikacji ustawy.
^{***)} skreślić w przypadku wydawania zezwolenia kategorii II-III

● **Ryc. 2.** Wzór zezwolenia kat. II–IV. Źródło: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 126), zał. 5.

- b) zezwolenie kategorii II wydawane jest na jeden z czterech okresów wskazanych we wniosku o jego wydanie: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy, przez starostę właściwego ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu pojazdem nienormatywnym; zezwolenie to może wydać także naczelnik urzędu celno-skarbowego przy wjeździe pojazdu nienormatywnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- c) zezwolenie kategorii III wydawane jest na jeden z czterech okresów wskazanych we wniosku o jego wydanie: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy, przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad; zezwolenie to może wydać także naczelnik urzędu celno-skarbowego przy wjeździe pojazdu nienormatywnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; należy wskazać, że na przedmiotowym zezwoleniu można się poruszać także pojazdami i drogami, określonymi dla zezwolenia kategorii II; jest to jedyny wyjątek ustawowy, gdy zezwolenie danej kategorii może zastąpić zezwolenie innej kategorii;
- d) zezwolenie kategorii IV wydawane jest na jeden z czterech okresów wskazanych we wniosku o jego wydanie: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy, przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad; charakterystyczny dla przedmiotowego zezwolenia jest obowiązek nałożony na podmiot posiadający zezwolenie, polegający na pisemnym zawiadomieniu właściwego zarządcy drogi o terminie i trasie planowanego przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej; zgłoszenia należy dokonać w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu; zarządca drogi może wówczas nałożyć na podmiot wykonujący przejazd warunki tego przejazdu przez most lub wiadukt albo zgłosić uzasadniony sprzeciw;
- e) zezwolenie kategorii V wydawane jest na okres 15 dni (jednokrotny przejazd pojazdem nienormatywnym) lub 30 dni (wielokrotny przejazd pojazdem nienormatywnym) przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad; zezwolenie to może wydać także prezydent miasta, jeżeli trasa przejazdu przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową; jest to jedyne zezwolenie, które umożliwia przejazd pojazdu nienormatywnego z naciskiem osi większym niż dopuszczalne oraz którego ruch ze względu na jego parametry nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–IV (tj. przekracza dopuszczalne wartości określone dla tych zezwoleń); ponadto w zezwoleniu tym wskazuje się: trasę przejazdu (bardzo precyzyjnie określoną), liczbę przejazdów (dla zezwolenia wielokrotnego), warunki przejazdu (w tym zakres dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu) oraz sposób pilotowania (o ile jest ono wymagane).

● **Ryc. 3.** Wzór zezwolenia kat. V, s. 1.

Ryc. 3. Wzór zezwolenia kat. V, s. 2. Źródło: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 126), zał. 6.

W tabeli nr 1 zostały ujęte kategorie zezwoleń, dopuszczalne parametry pojazdów, które mogą się poruszać na danym zezwoleniu, oraz drogi, na jakich zezwolenie obowiązuje.

Tabela nr 1. Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego.

ZEZWOLENIE	POJAZDY NIENORMATYWNE	DROGI
Kategoria I	o długości, wysokości, naciskach osi oraz rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych, o szerokości nieprzekraczającej 3,5 m	publiczne, z wyjątkiem ekspresowych i autostrad
Kategoria II	o naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych, o szerokości nieprzekraczającej 3,2 m, o długości nieprzekraczającej: – 15 m dla pojedynczego pojazdu, – 23 m dla zespołu pojazdów, o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m	publiczne
Kategoria III	o rzeczywistej masie całkowitej oraz naciskach osi nie większych od dopuszczalnych, o szerokości nieprzekraczającej 3,4 m, o długości nieprzekraczającej: – 15 m dla pojedynczego pojazdu, – 23 m dla zespołu pojazdów, – 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach, o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m	krajowe
Kategoria IV	o szerokości nieprzekraczającej: 3,4 m dla drogi jednojezdniowej, 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A i S, o długości nieprzekraczającej: – 15 m dla pojedynczego pojazdu, – 23 m dla zespołu pojazdów, – 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach, o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m, o rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 t, o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych	publiczne
Kategoria V	o wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I–IV, o naciskach osi przekraczających wielkości dopuszczalne	wyznaczona trasa wskazana w zezwoleniu

Źródło: ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zał. 1.

Nie ma obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdem nienormatywnym w przypadku (art. 64e ust. 1):

- a) autobusu (jeżeli przekroczone są jedynie dopuszczalne naciski osi),
- b) pojazdu, którego szerokość i długość bez ładunku nie są większe od dopuszczalnych, w przypadku przewożenia ładunku: jeżeli nie narusza to zasad określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 9 PRD,
- c) pojazdu biorącego udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych,
- d) pojazdu dostarczającego do szpitali wyposażenie i zaopatrzenie niezbędne do zwalczania zakażeń i chorób zakaźnych w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii,
- e) pojazdu zarządu drogi oraz Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonującego zadania tych służb.

Ponadto pojazd wykonujący przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej może zostać zwolniony z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w drodze decyzji administracyjnej przez ministra właściwego do spraw transportu, pod warunkiem uzyskania zgody na przejazd od zarządców dróg właściwych dla trasy przejazdu.

5.

Pilotowanie pojazdów nienormatywnych

Zagadnienie pilotowania pojazdów nienormatywnych zostało uregulowane prawnie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. poz. 2487). Rozporządzenie określa, w jakich sytuacjach i w jaki sposób powinno przebiegać pilotowanie oraz jakimi pojazdami (m.in. określa ich oznakowanie i wymagane wyposażenie).

Sama definicja prawna pilota zawarta została w art. 2 pkt 35c PRD, który stanowi, że jest to osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu. Z kolei pilotowaniem będzie zespół czynności, podejmowanych przez pilota, w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz zminimalizowania utrudnień w ruchu drogowym podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych, przy użyciu pojazdu wykonującego pilotowanie.

Podczas pilotowania do zadań pilota należy:

- a) zapewnienie właściwej organizacji przejazdu pojazdów nienormatywnych (zgodnie z warunkami zawartymi w zezwoleniu, jak również z warunkami określonymi przez zarządcę drogi w przypadku przejazdu przez most lub wiadukt dla zezwolenia kategorii IV),
- b) bezpośredni nadzór nad całym przejazdem pojazdów nienormatywnych, w tym w czasie ich postoju,
- c) kierowanie ruchem drogowym w zakresie i na zasadach określonych w przepisach o ruchu drogowym,
- d) decydowanie o wstrzymaniu pilotowania, gdy zaistnieje istotne utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa (w takiej sytuacji jest on także obowiązany powiadomić zarządcę drogi oraz Policję)³.

Pojazdem, który jest przeznaczony do pilotowania, powinien być pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, o rodzaju nadwozia BB (Van), AF (wielozadaniowy) lub AG (Pick-up) i wysokości nie mniejszej niż 1,7 m (nie licząc zainstalowanych na nim oznaczeń i urządzeń). Pojazd do pilotowania powinien być odpowiednio oznakowany i wyposażony. Wymagane oznakowanie przedmiotowego pojazdu zgodnie z ww. rozporządzeniem to:

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych, § 5 ust. 2.

- 1) napis „PILOT” umieszczony na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu; dopuszcza się wykonanie napisu na przedniej masce pojazdu – w formie lustrzanego odbicia;
- 2) pasy barwy białej i czerwonej umieszczone na przedniej masce pojazdu, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu; pasów barwy białej i czerwonej na przedniej masce pojazdu nie stosuje się, jeżeli wymiary maski nie pozwalają na jednocześnie umieszczenie pasów i napisu „PILOT”⁴.

Z kolei wymagane wyposażenie pojazdu przeznaczonego do pilotowania to:

- 1) co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej, umieszczone na dachu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu; wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne ze wszystkich stron pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepiania innych uczestników ruchu;
- 2) światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” barwy czarnej, umieszczone na dachu pojazdu; dopuszcza się umieszczenie tych światel w jednej lampie zespolonej ze światłami, o których mowa w pkt 1; napis „PILOT” ma być widoczny z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 50 m przy dobrej przejrzystości powietrza;
- 3) 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, które umożliwiają wysyłanie przerywanego strumienia światła barwy żółtej; wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepiania innych uczestników ruchu; mają one działać tylko wówczas, gdy włączone są światła, o których mowa w pkt 1 i 2;
- 4) środki bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi, w tym co najmniej jedno urządzenie przenośne umożliwiające bezpośrednią łączność radiową spoza pojazdu wykonującego pilotowanie;
- 5) urządzenia nagłaśniające;
- 6) co najmniej 4 pachołki drogowe U-23 o wysokości nie mniejszej niż 750 mm, o których mowa w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- 7) tarczę do zatrzymywania pojazdów;
- 8) latarkę umożliwiającą wysyłanie światła barwy czerwonej do dawania sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego podczas niedostatecznej widoczności;
- 9) wysokościomierz o możliwości pomiaru wysokości nie mniej niż 5 m;
- 10) taśmę mierniczą o zakresie pomiaru nie mniej niż 30 m⁵.

⁴ Tamże, § 3 ust. 2.

⁵ Tamże, § 3 ust. 4.

Dodatkowo pojazd można wyposażyć w światło typu „szperacz”, załączane niezależnie od innych świateł.

Należy wskazać, że nie każdy przejazd pojazdu nienormatywnego wymaga pilotowania. Jest ono wykonywane w ściśle określonych przypadkach. W przypadku pojedynczego pojazdu nienormatywnego należy zapewnić jeden pojazd pilotujący, jeżeli zostanie przekroczony którykolwiek z następujących parametrów:

- 1) długość – 23,00 m,
- 2) szerokość – 3,20 m,
- 3) wysokość – 4,50 m,
- 4) rzeczywista masa całkowita – 60 t⁶.

Należy zapewnić dwa pojazdy pilotujące w przypadku kolumny pojazdów nienormatywnych bez względu na ich parametry oraz pojedynczego pojazdu nienormatywnego, gdy zostanie przekroczony którykolwiek z następujących parametrów:

- 1) długość – 30,00 m,
- 2) szerokość – 3,60 m,
- 3) wysokość – 4,70 m,
- 4) rzeczywista masa całkowita – 80 t⁷.

W przypadku pilotowania przez 2 pojazdy jeden z nich porusza się przed pojazdem (kolumną), a drugi za pojazdem (kolumną). Gdy wymagany jest jeden pojazd pilotujący, to w zależności od sytuacji zmienia on swoje położenie w stosunku do pilotowanego pojazdu.

Należy również pamiętać, że pilotowania nie wymaga pojedynczy pojazd nienormatywny poruszający się na zezwoleniu kategorii I (art. 64b ust. 5 PRD).

⁶ Tamże, § 2 ust. 1.

⁷ Tamże, § 2 ust. 2.

6.

Kontrola pojazdów nienormatywnych

Przystępując do kontroli pojazdu nienormatywnego, funkcjonariusz powinien być wyposażony w odpowiednie legalizowane lub wzorcowane przyrządy pomiarowe (przymiar wstępowy, wysokościomierz, komplet wag) umożliwiające wyznaczenie wszystkich parametrów pojazdu decydujących o jego nienormatywności, tj. wysokości, szerokości, długości, nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej. Punkt kontrolny powinien być wyposażony w posiadające odbiór geodezyjny miejsce do ważenia pojazdów z wnęką dostosowaną do wysokości użytych do pomiaru wag. Tylko spełnienie tych warunków umożliwi kontrolującemu prawidłowe wyznaczenie wszystkich wymaganych parametrów kontrolowanego pojazdu i odniesienie ich do wartości dopuszczalnych prawem, tj. ujętych w PRD i rozporządzeniu.

Po wyznaczeniu parametrów i ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych wartości oraz po uwzględnieniu miejsca zatrzymania do kontroli, funkcjonariusz będzie w stanie określić, jaka kategoria zezwolenia jest wymagana dla kontrolowanego pojazdu.

Posłużmy się następującym przykładem. Kontrolowany jest pojazd członowy składający się z ciągnika siodłowego (2 osie) i naczepy (3 osie), który w chwili zatrzymania do kontroli poruszał się drogą krajową o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej wynoszącym 11,5 t. Po wyznaczeniu parametrów ww. pojazdu członowego stwierdzono, że jego długość wynosi 18 m, szerokość 2,50 m, wysokość 3,9 m, rzeczywista masa całkowita 48 t, nacisk pojedynczej osi nienapędowej ciągnika siodłowego 7 t, nacisk pojedynczej osi napędowej 13,5 t, a nacisk potrójnej osi nienapędowej naczepy (przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m, ale nie większej niż 1,4 m) 27,5 t. Wyznaczone wartości należy odnieść do wielkości dopuszczalnych, które w tym przypadku wynoszą: długość 16,5 m, szerokość 2,55 m, wysokość 4 m, dopuszczalna masa całkowita 40 t, naciski: pojedynczej osi nienapędowej 10 t, pojedynczej osi napędowej 11,5 t, potrójnej osi nienapędowej (przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m, ale nie większej niż 1,4 m) 24 t. Po porównaniu wyznaczonych wartości z wartościami dopuszczalnymi kontrolujący stwierdza, że kontrolowany pojazd jest nienormatywny z uwagi na: przekroczenie dopuszczalnej długości o 1,5 m, przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej o 8 t, przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej o 2 t oraz przekroczenie dopuszczalnego nacisku potrójnej osi nienapędowej o 3,5 t. Przyporządkowuje te wartości do tabeli z załącznika nr 1 PRD i stwierdza, że jedynym zezwoleniem, które umożliwia przejazd pojazdem nienormatywnym z przekroczonymi naciskami osi jest zezwolenie kategorii V. W związku z powyższym zażąda od

kierującego okazania przedmiotowego dokumentu i zweryfikuje, czy parametry kontrolowanego zespołu pojazdów odpowiadają danym wskazanym w zezwoleniu oraz czy przejazd odbywa się zgodnie z określonymi tam warunkami (jak już wskazano powyżej, zezwolenie kategorii V jest szczególnym zezwoleniem, ponieważ m.in. określa trasę przejazdu oraz wydawane jest na konkretny pojazd).

Należy również skontrolować ładunek (jeżeli występuje) i stwierdzić, czy jest on podzielny, czy też nie (w powyższym przykładzie dla zezwolenia kategorii V musi być on niepodzielny). Jeżeli wymagane jest pilotowanie, to trzeba sprawdzić, czy odbywa się ono w sposób prawidłowy (m.in. czy pilotujące pojazdy odpowiadają warunkom określonym w rozporządzeniu). Po ustaleniu wszystkich faktów należy sporządzić protokół kontroli bez załącznika (jeżeli nie ma żadnych nieprawidłowości) lub z załącznikiem (jeżeli wystąpiły naruszenia przepisów).

W przypadku pojazdu nienormatywnego kontrolowanego na podstawie PRD nie ma określonego prawnie wzoru protokołu kontroli, a więc jest to sytuacja odmienna od kontroli drogowej przeprowadzonej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁸ (UTD) czy ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych⁹. Niemniej protokół taki powinien częściowo zawierać identyczne dane jak w ww. protokołach m.in. dotyczące: podmiotu wykonującego przejazd, kierującego pojazdem, pojazdu lub pojazdów wchodzących w skład zespołu pojazdów, miejsca rozpoczęcia i zakończenia przewozu, załadowcy (organizatora transportu, nadawcy itp.). Dodatkowo w protokole powinny znaleźć się takie informacje, jak: nazwy i numery przyrządów użytych do określenia parametrów kontrolowanego pojazdu (wag, wysokościomierza, przymiaru wstęgowego), rodzaj przewożonego ładunku ze wskazaniem, czy był on podzielny, czy niepodzielny, czy kierujący okazał zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym (jeżeli tak – to jakiej kategorii), wyniki pomiarów odniesione do wartości dopuszczalnych oraz ewentualne stwierdzone przekroczenia, informację, jakie zezwolenie dla kontrolowanego pojazdu było wymagane. W przypadku stwierdzenia przejazdu bez wymaganego zezwolenia lub innych naruszeń, do protokołu należy sporządzić również załącznik z dokładnym opisem zaistniałej sytuacji i okoliczności przeprowadzenia kontroli (warto ustalić m.in., jakie były okoliczności załadunku, np. czy kierujący brał w nim udział, kto zdecydował o wyborze trasy itp.). Po sporządzeniu protokołu należy podjąć decyzję o skierowaniu pojazdu na parking strzeżony zgodnie z art. 130a PRD (do czasu uzyskania odpowiedniego zezwolenia lub przywrócenia normatywności pojazdu).

⁸ Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.

⁹ Dz. U. z 2024 r. poz. 643.

7.

Sankcje za kierowanie pojazdem nienormatywnym z naruszeniem przepisów

Sankcje w przypadku stwierdzenia naruszeń podczas przejazdu pojazdem nienormatywnym można podzielić na dwa rodzaje. Pierwszy rodzaj to kara na kierującego pojazdem nienormatywnym nakładana w drodze mandatu karnego. Tutaj taryfikator przewiduje karę za:

- a) umieszczenie na pojeździe ładunku w sposób powodujący przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu (20–3000 zł);
- b) przejazd bez zezwolenia pojazdu z ładunkiem powodującym przekroczenie określonych gabarytów (20–3000 zł);
- c) przejazd bez zezwolenia zespołu pojazdów o większej niż dopuszczalna liczbie pojazdów bądź długości (20–3000 zł).

Drugi rodzaj to kary nakładane w formie decyzji po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego w trybie i na zasadach ujętych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego¹⁰.

Przepisy regulujące wysokość kary oraz sytuacje, gdy jest ona nakładana, znajdują się w następujących aktach prawnych: PRD, ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹¹, ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

W PRD podstawę prawną nałożenia kary administracyjnej stanowi art. 140aa, który stanowi: *1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.*

1a. W przypadku braku:

- 1) wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie,*
 - 2) wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie,*
 - 3) wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a, przez pilota*
- nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.*

Z kolei art. 64ea wskazuje, że: *w przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, kategorii innej niż wymagana albo na podstawie zezwolenia kategorii V z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.*

¹⁰ Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.

¹¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 889.

Z powyższego wynika jednoznacznie, że kara administracyjna nakładana jest za przejazd pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia, przy czym jako przejazd bez zezwolenia traktuje się także przejazd z naruszeniem warunków dla danego zezwolenia (w tym dotyczących niepodzielności ładunku), jak również na podstawie zezwolenia innej kategorii niż wymagana dla danego pojazdu (np. gdy parametry wskazują, że pojazd poruszać się powinien na podstawie zezwolenia kategorii IV, a kierujący okaże do kontroli np. zezwolenie kategorii II).

Przedmiotową karę nakłada w drodze decyzji administracyjnej właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji.

Kara nakładana jest na podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym oraz, w uzasadnionych przypadkach, również na podmiot wykonujący czynności ładunkowe lub podmiot wykonujący inne czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora.

Natomiast w przypadku kary pieniężnej nakładanej w związku z nieprawidłowościami związanymi z pilotowaniem, nakłada się ją na podmiot wykonujący przejazd (w przypadku, naruszenia dotyczącego wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie) albo na podmiot wykonujący pilotowanie (w przypadku naruszenia dotyczącego wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie oraz dotyczącego wymaganego szkolenia pilota). Od powyższych przepisów istnieją również wyłączenia, tj. sytuacje, w których nie ma odpowiedzialności administracyjnej za przejazd pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia lub niezgodnie z wydanym zezwoleniem.

Pierwsze wyłączenie przewidziane w PRD dotyczy sytuacji, gdy mamy do czynienia z przejazdem pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej. W takim przypadku kara za brak zezwolenia kategorii V nie jest nakładana, jeżeli kontrolujący stwierdził jednocześnie naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3 tej ustawy. W tej sytuacji jest bowiem nakładana kara z przepisów ustawy o drogach publicznych. Zagadnienie to zostanie szerzej omówione w dalszej części.

Drugie wyłączenie dotyczy kary nakładanej na podmiot wykonujący przejazd – kara ta nie jest nakładana, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

- 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot:
 - a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,
 - b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia,
- 2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.

Należy podkreślić, że zgodnie z orzecnictwem sądów administracyjnych nie można mówić o braku wpływu w przypadkach, gdy np. do naruszenia doszło z winy pracownika pod-

miotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym lub gdy na miejscu załadunku nie było przyrządów do dokonania pomiarów parametrów pojazdu. Zwolnienie to dotyczy wyjątkowych sytuacji losowych, np. gdy pojazd nienormatywny zjechał z wyznaczonej trasy z powodu wyznaczenia objazdu miejsca zdarzenia drogowego.

Natomiast w przypadku przewozu ładunku sypkiego i drewna zwolnienie z kary administracyjnej ma miejsce jedynie, jeżeli nie jest przekroczona dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów, a jedynym parametrem przekraczającym dopuszczalne wartości będą naciski osi. W tym miejscu należy wskazać, iż rzeczywistą masę całkowitą pojazdu (lub zespołu pojazdów) przewożącego drewno określa się jako sumę masy własnej pojazdu (zespołu pojazdów) oraz masy przewożonego drewna. Masę drewna oblicza się jako iloczyn jego faktycznej objętości wyrażonej w m³ pomnożonej przez jego gęstość określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska oraz Ministra Gospodarki z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie określenia gęstości drewna¹². Należy zaznaczyć, że ww. rozporządzenie dotyczy drewna mającego zastosowanie w przemyśle i budownictwie, co wynika z zapisu art. 61 ust. 15 PRD.

Tabela 2. Tabela gęstości drewna dla gatunków drewna mającego zastosowanie w przemyśle i budownictwie, przewożonego środkami transportu drogowego.

LP.	GATUNEK DREWNA	GĘSTOŚĆ DREWNA [KG/M ³]
1	brzoza	810
2	buk	980
3	dagleżja	660
4	dąb	950
5	grab	960
6	grochodrzew (robinia)	870
7	jesion	800
8	jodła	750
9	klon jawor	900
10	klon zwyczajny	900
11	lipa	670
12	modrzew	830
13	olcha	750
14	osika	710
15	sosna	740
16	świerk	720
17	topola	670
18	wiąz	820

Źródło: załącznik do rozporządzenia Ministra Środowiska oraz Ministra Gospodarki z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie określenia gęstości drewna.

¹² Dz. U. z 2012 r. poz. 536.

Ostatni rodzaj wyłączenia dotyczy podmiotu wykonującego przejazd oraz inne czynności związane z przejazdem drogowym pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku stwierdzenia przejazdu po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nie wszczyna się postępowania administracyjnego, a jedynie należy powiadomić o powyższym fakcie właściwy terytorialnie ze względu na miejsce przeprowadzenia kontroli organ Żandarmerii Wojskowej.

Kary administracyjne nakładane na podstawie przepisów UDP (art. 41 ust. 2, art. 41a ust. 1, art. 41b ust. 1 i 3) dotyczą szczególnego przypadku przejazdu pojazdem nienormatywnym po drogach, gdzie wprowadzony został zakaz ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t. Należy wskazać, że przepis ten stosuje się jedynie do pojazdów lub zespołów pojazdów wymagających zezwolenia kategorii V, gdyż jest to jedyne zezwolenie umożliwiające przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi i tylko wówczas, gdy mamy do czynienia z przekroczeniem dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej (nie ma on zastosowania w przypadku przekroczenia nacisków pozostałych rodzajów osi, np. pojedynczej osi nienapędowej). Podobnie jak w przypadku PRD tak UDP przewiduje częściowe lub całkowite wyłączenia ze względu na rodzaj przewożonego ładunku (drewno, ładunek sypki – art. 41b ust. 11) lub ze względu na rodzaj podmiotu (pojazdu) wykonującego przejazd (art. 41 ust. 8). Należy jednak wskazać, że drugie z wyłączeń dotyczy jedynie art. 41 ust. 2, a nie ma zastosowania dla art. 41a ust. 1 i art. 41b ust. 1 i 3.

Kary administracyjne nakładane na podstawie UTD ujęte są w załączniku nr 3 do przedmiotowej ustawy w LP. 10.1 do 10.5, z czego LP. 10.1, 10.2, 10.5 dotyczą przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej, 10.3 przekroczenia dopuszczalnej długości, a 10.4 dopuszczalnej szerokości pojazdu lub zespołu pojazdów. Należy podkreślić, że kara za te naruszenia może być nałożona jedynie na przewoźników drogowych wykonujących transport (przewóz zarobkowy) drogowy w rozumieniu UTD, co wynika jednoznacznie z art. 92a ust. 7 pkt 2 przedmiotowej ustawy.

8.

Problematyka prawna i faktyczna związana z kontrolą przewozu pojazdów nienormatywnych

W niniejszym punkcie zostanie częściowo przybliżona problematyka natury prawnej i praktycznej związana z kontrolą pojazdów nienormatywnych. Ma to na celu jedynie zasygnalizowanie niektórych kwestii wymagających wprowadzenia odpowiednich regulacji prawnych i rozwiązań praktycznych, mogących znacząco wpłynąć na efektywność przyszłych kontroli w tym zakresie.

8.1.

Brak wymaganego wyposażenia osób kontrolujących

Przystępując do kontroli pojazdu nienormatywnego, funkcjonariusz powinien być wyposażony w przenośny komputer, drukarkę, a także aparat fotograficzny i kserokopiar-kę celem sporządzenia dokumentacji na potrzeby kontroli, w tym kserokopii okazanych przez kontrolowanego dokumentów. Ponadto powinien być wyposażony w przyrządy do pomiaru parametrów pojazdu, w tym wagi umożliwiające pomiar zarówno nacisków poszczególnych osi, jak i rzeczywistej masy całkowitej kontrolowanego pojazdu (zespo-łu pojazdów), np. używane przez Inspekcję Transportu Drogowego wagi WWS, METEOR, SAW III, wysokościomierz, przymiar wstępowy, a także termometr do pomiaru temperatu-ry otoczenia (jest to niezbędne, szczególnie jeżeli występują temperatury graniczne pracy użytych wag). Wszystkie ww. przyrządy pomiarowe powinny mieć aktualne świadectwa legalizacji lub wzorcowania.

8.2.

Brak praktycznej możliwości kontrolowania zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym wydanych w formie elektronicznej

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych dopuszcza wydawanie przedmiotowych zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym w formie elektronicznej. Niestety daje to szero-ką możliwość do posługiwania się tym samym dokumentem przez większą grupę osób w tym samym czasie. Nietrudno wyobrazić sobie sytuację, gdy kilku kierujących pojazda-mi nienormatywnymi na podstawie zezwoleń kategorii II–IV (bez danych identyfikujących pojazd) może posługiwać się tym samym zezwoleniem, okazywanym na nośniku elek-

tronicznym kontrolującym funkcjonariuszom w różnych częściach kraju. Funkcjonariusz, poza wyjątkowymi sytuacjami, nie ma praktycznej możliwości zweryfikowania i ujawnienia takiej nieprawidłowości.

8.3.

Brak praktycznej możliwości weryfikacji jednokrotnego lub wielokrotnego zezwolenia na przejazd pojazdem nienormatywnym kategorii V pod względem liczby wykonanych przejazdów

Zezwolenie kategorii V może być wydane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd. W przypadku przejazdu jednokrotnego, poza wyjątkowymi sytuacjami, nie ma praktycznej możliwości stwierdzenia, czy zezwolenie to jest faktycznie wykorzystywane po raz pierwszy, czy po raz kolejny. Podobnie w przypadku zezwolenia wielokrotnego na „n” przejazdów – nie ma możliwości stwierdzenia, czy aktualny przejazd mieści się nadal w wydanej liczbie „n”, czy też jest przejazdem kolejnym. W przypadku okazania podczas kontroli drogowej zezwolenia w wersji papierowej, niektórzy inspektorzy ITD praktykują tzw. „kasowanie” zezwoleń poprzez przystawienie na nich pieczątki imiennej wraz z umieszczeniem na nim adnotacji, że zezwolenie zostało wykorzystane w danym dniu. Powyższa praktyka nie jest jednak usankcjonowana prawnie.

8.4.

Brak możliwości weryfikacji na etapie kontroli zgłoszenia przez podmiot wykonujący przejazd do zarządcy drogi planowanego przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, w przypadku zezwolenia kategorii IV

Żaden akt prawny nie reguluje, w jakiej formie zarządca drogi wydaje zezwolenie na taki przejazd (określając jednocześnie jego ewentualne warunki) lub zgłasza sprzeciw. Nie ma regulacji prawnej, jaki dokument kierujący powinien przedstawić do kontroli, aby udowodnić, że zgłoszenie zostało dokonane oraz czy zarządca wyraził na przejazd zgodę. W praktyce powyższe można zweryfikować jedynie na etapie prowadzonego postępowania administracyjnego.

8.5.

Kontrowersyjne przepisy dotyczące nakładania równoległej kary na ten sam podmiot za ten sam stan faktyczny

W obecnym stanie prawnym istnieje możliwość nałożenia kary administracyjnej za ten sam stan faktyczny zarówno na podstawie przepisów PRD (lub UDP), jak i UTD. Są to wyjątkowe przypadki, ale w praktyce ma to miejsce, gdy parametrami powodującymi nienormatywność pojazdu (zespołu pojazdów) są: rzeczywista masa całkowita, szerokość lub długość w dowolnej konfiguracji. Problem przedstawiono na poniższym przykładzie.

Kontrolowany jest samochód ciężarowy dwuosiowy o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej 18 t, dopuszczalnej szerokości bez ładunku 2,55 m oraz długości 12 m. Kontrolujący funkcjonariusz po dokonaniu pomiarów stwierdza, że rzeczywista masa całkowita pojazdu wynosi 20 t, a szerokość z ładunkiem 3,2 m. Pozostałe parametry są normatywne, tj. nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego nacisku na osie, dopuszczalnej wysokości oraz długości. W związku z powyższym kontrolujący stwierdził, że w przedmiotowym przypadku wymagane jest zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym kategorii IV. Jednocześnie kontrolujący stwierdza naruszenie ujęte pod LP. 10.4 pkt 3 oraz 10.2 pkt 3 zał. nr 3 UTD. Ten sam stan faktyczny spowoduje nałożenie na przewoźnika kary w wysokości 5000 zł z PRD oraz 10000 zł z UTD. W przypadku PRD podstawą nałożenia kary jest „brak zezwolenia kategorii IV”, a w przypadku UTD „Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczona: co najmniej 10 % i mniej niż 20 %” oraz „Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, których dopuszczalna szerokość została przekroczona: od wartości 3,10 m”. Pozornie kary nałożone zostały za zupełnie inne naruszenia, niemniej jest to jeden i ten sam stan faktyczny, ponieważ to właśnie przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej i szerokości spowodowało, że pojazd stał się nienormatywny i wymagał uzyskania zezwolenia IV kategorii. Co prawda sądy administracyjne stwierdzają, że nie można mówić o podwójnym karaniu, gdyż przedmioty ochrony w przepisach PRD i UTD są różne, ale moim zdaniem takie stanowisko jest co najmniej kontrowersyjne.

8.6.

Znaczna liczba pojazdów nienormatywnych pozostająca poza kontrolą

Na drogach porusza się znaczna liczba pojazdów, które mają przekroczone dopuszczalne parametry i według PRD mogą poruszać się bez zezwoleń. Z uwagi na to, że nie wykonują one przewozu drogowego (np. żurawie samochodowe, samochodowe pompy do betonu itp.), nie podlegają kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. Stąd wskazane jest, aby inne służby umocowane prawnie, w tym Policja, zwiększyły liczbę kontroli takich pojazdów. Wymagałoby to rozwiązania problemu ujętego w pkt 8.1 oraz gruntownego przeszkolenia funkcjonariuszy we wskazanym zakresie.



PODSUMOWANIE

Niniejsza publikacja miała na celu przybliżyć funkcjonariuszom pełniącym służbę w komórkach ruchu drogowego zagadnienie dotyczące kontroli przejazdu pojazdów nienormalnych. Oczywiście nie stanowi ona pełnego kompendium wiedzy, a jedynie nakreśla ogół zagadnień związanych z przedmiotowym tematem. Niemniej autor liczy, że będzie stanowiła ona podstawę do zainteresowania funkcjonariuszy przedmiotową tematyką oraz do dalszego zgłębiania wiedzy w tym zakresie.

ISBN 978-83-66957-66-4