

# **Przewozy ponadnormatywne w transporcie drogowym**





**asp. szt. Łukasz Rybiński**  
**asp. Dariusz Chojnacki**  
Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

# **Przewozy ponadnormatywne w transporcie drogowym**



Katowice 2018

Nadzór merytoryczny:  
mł. insp. Dariusz Walczak

Redakcja, korekta, skład:  
Paweł Mięsiak

© Szkoła Policji w Katowicach, Katowice 2018. Pewne prawa zastrzeżone.

Niniejsza publikacja w całości stanowi materiał dydaktyczny Szkoły Policji w Katowicach.  
Publikacja dostępna jest na licencji:  
Creative Commons – Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych  
3.0 Polska (CC-BY-NC-ND) 3.0. Polska.

Postanowienia licencji są dostępne pod adresem:  
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl/legalcode>

# Spis treści

---

<b>Wstęp</b> .....	4
<b>1. Przewozy ponadnormatywne</b> .....	6
1.1. Podział ładunków ponadnormatywnych w transporcie drogowym .....	8
1.2. Kategorie zezwoleń na przewozy ponadnormatywne .....	9
1.3. Rola pilotażu w trasie przejazdu .....	20
<b>2. Charakterystyka i przykłady pojazdów do przewozu ładunków ponadnormatywnych</b> .....	23
2.1. Naczepy niskopodwoziowe i platformy .....	26
2.2. Naczepy teleskopowe .....	28
2.3. Naczepy semi-niskopodwoziowe .....	28
2.4. Naczepy podkontenerowe .....	30
2.5. Naczepy typu tiefbett .....	31
2.6. Naczepy typu coilmulda (coilmulde) .....	32
2.7. Naczepy jumbo .....	34
<b>3. Kary za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu</b> .....	36
<b>Podsumowanie i wnioski</b> .....	41
<b>Literatura</b> .....	42

Transport to dziedzina, która prężnie się rozwija i zatrudnia coraz większą liczbę osób. Skupia się ona na przewozie i dystrybucji towarów drogą lądową, wodną, lotniczą, a także koleją. Warto zauważyć, że nie tylko ma szeroki wybór w zakresie drogi transportu, ale także coraz większy zakres taboru jakim przedmioty są dostarczane. Wszystko to bierze się z potrzeb rynku, na którym są dostępne i coraz częściej wykorzystywane różnego rodzaju towary niebezpieczne i niestandardowe, stąd też potrzeba dostosowania się usług transportowych do potrzeb klienta. W polskim, a także międzynarodowym transporcie, coraz częściej można spotkać się z transportem towarów specjalistycznych. Wśród tego typu transportu do najbardziej popularnej grupy należy transport towarów ponadnormatywnych, który będzie szerzej opisany w niniejszej pracy. Do tego typu zalicza się również transport materiałów niebezpiecznych tzw. ADR, można wyróżnić również transport odpadów, żywności czy zwierząt, które też kwalifikuje się do transportu specjalistycznego.

W pierwszym rozdziale pracy jest podana definicja transportu ładunków nienormatywnych, rodzaje ładunków ponadnormatywnych, kategorie zezwoleń wydawane na przewóz ładunków ponadgabarytowych. Uwaga zwrócona została również na urządzenia wykorzystywane przy załadunku ładunków nienormatywnych. W ostatnim podrozdziale jest opisany pilotaż tego typu ładunku, z przykładami pojazdów pilotujących.

W drugim rozdziale uwagę skupia się na pojazdach wykorzystywanych w transporcie ładunków ponadnormatywnych. Są wymienione poszczególne rodzaje naczep, między innymi: niskopodwoziowe, platformy, teleskopowe, naczepy semi- niskopodwoziowe czy podkontenerowe, coilmuldy, tiefbetty czy jumbo. Przedstawiono ilustrację przykładowych pojazdów, którymi transportowane są towary nienormatywne. Wspomniano także o transportach łączonych, składających się z pojazdów członowych, co najmniej dwóch ciągników i dwóch naczep specjalistycznych.

W ostatnim czwartym rozdziale przedstawiono kary, które są przewidziane za przejazdy pojazdów nienormatywnych niezgodne z obowiązującymi przepisami.

W związku z coraz większą ilością transportów ponadgabarytowych zachodzi potrzeba częstego przeprowadzania kontroli pojazdów przewożących takie towary. Publikacja ta ma na celu przybliżenie zagadnień związanych z tego rodzaju transportem, a co za tym idzie ułatwienie wykonania kontroli pojazdów przewożących towary nienormatywne.

## Rozdział 1.

# Przewozy ponadnormatywne

---

Transport ponadnormatywny oznacza przewóz ładunków pojazdem lub zespołem pojazdów, którego naciski osi z ładunkiem bądź bez niego przekraczają dopuszczalne normy ujęte w przepisach dla danej drogi. Do pojazdów nienormatywnych zaliczamy również te, których wymiary i masa z ładunkiem czy bez niego, jest większa od dopuszczalnych, ujętych w przepisach o ruchu drogowym<sup>1</sup>.

Transport ładunków ponadnormatywnych należy do najbardziej złożonych czynności logistycznych realizowanych przez przedsiębiorstwa transportowe. Konieczny jest wybór optymalnego środka transportu z różnych rodzajów środków transportu do przewozu ładunków ponadnormatywnych. Na wybór mają przede wszystkim wpływ podatność transportowa przemieszczanych ładunków, koszt transportu i wymagania czasowe dotyczące dostawy ładunku. Bardzo istotnym czynnikiem jest również odpowiedni sposób załadunku i wyładunku towaru, jak i odpowiednie zabezpieczenie, aby towar dojechał do miejsca rozładunku z zachowaniem wszystkich swoich parametrów jakościowych.

Ładunki ponadnormatywne odnoszą się do podstawowych wymiarów towaru, który ma być przedmiotem transportu. Mowa o nich wtedy, kiedy długość ładunku przekracza więcej niż 2 m powierzchnię ładunkową pojazdu, bądź też więcej niż 1/3 powierzchni pojazdu. Przyjęta szerokość, która przekracza 2,5 m, zaś jeśli chodzi o wysokość całkowitą to wtedy, kiedy wynosi ona ponad 4 m oraz kiedy masa całkowita pojazdu przekracza 42 t.

Przewozy nienormatywne są wykorzystywane w branży budowlanej, wszelkiej działalności produkcyjno-przemysłowej, elektrycznej, jak i w wielu innych dziedzinach. Transportować możemy duże konstrukcje stalowe, maszyny budowlane, maszyny, maszyny rolnicze, zbiorniki wykorzystywane w branży wodociągowej czy

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 317).



gazowniczej, słupy energetyczne, turbiny, szyby kopalniane i wiele innych niestandardowych ładunków czy obiektów.

Przejazd pojazdu ponadnormatywnego wymaga uzyskania odpowiedniego zezwolenia. Takie zezwolenie w zależności od przyznanej kategorii wydać może starosta, naczelnik Urzędu Celnego czy też Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Od sierpnia 2012 r. weszły nowe przepisy, które na celu miały zlikwidowanie barier administracyjnych, uproszczenie i przyspieszenie wydawanych pozwoleń, większość z nich jest wydawana w ciągu trzech dni od dnia złożenia wniosku. Zezwolenia zawierają okres na jaki są wydawane pozwolenia, może to być okres od miesiąca do pół roku, jednego roku czy nawet do dwóch lat. Koszt zezwolenia jest uzależniony od kategorii i okresu czasu na jaki jest wydawany. W zezwoleniu nie ma podanych tras przejazdu, ich liczby i pojazdu, którym przewóz ma być realizowany<sup>2</sup>.

Nie każdy pojazd, który w świetle przepisów jest uznawany za ponadnormatywny wymaga pozwolenia. Niewymagane są zezwolenia dla autobusów, które służą do przewozu osób w zakresie nacisku osi.

Kolejnym przykładem, są pojazdy czy pojazd, którego szerokość oraz długość bez ładunku nie jest większa od dopuszczalnych wymiarów, a przewożony ładunek wystaje poza przednie, tylne i boczne obrysy pojazdu. Dodatkowe wytyczne szczegółowo mówią o konkretnych parametrach i przykładach, tj.:

- a) ładunek wystający poza boczne płaszczyzny obrysy pojazdu ma być umieszczony w taki sposób, aby całkowita szerokość pojazdu z ładunkiem nie przekraczała 2,55 m, natomiast przy szerokości pojazdu 2,55 m nie przekraczała 3 m, jednak pod warunkiem umieszczenia ładunku tak, aby z jednej strony nie wystawał na odległość większą niż 0,23 m;
- b) ładunek nie może wystawać z tyłu pojazdu na odległość większą niż 2 m od tylnej płaszczyzny obrysu pojazdu lub zespołu pojazdów. Wyjątkiem jest przyczepa kłonicowa, gdzie odległość liczy się od osi przyczepy;

<sup>2</sup> B. Madej, J. Michniak, R. Madej, J. Kurcz, *Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego. Podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem*, Warszawa 2015.

c) ładunek nie może wystawać z przodu pojazdu na odległość większą niż 0,5 m od przedniej płaszczyzny obrysu i większej niż 1,5 od siedzenia dla kierującego.

Ogólna zasada dla każdego wyżej wymienionego przykładu pojazdu jest taka, że jeżeli ładunek wystaje poza pojazd, musi być odpowiednio oznakowany. Zasady dotyczące oznakowania są podane w ustawie o ruchu drogowym.

Wyjątkiem są także pojazdy biorące udział w akcjach ratowniczych, a także przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych. One też nie wymagają specjalnych zezwoleń.

Do tej specyficznej grupy pojazdów zaliczamy również pojazdy zarządu drogi, Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Ochrony Państwa, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej, Służby Więziennej czy Służby Celnej, a także jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonujących zadania tych służb<sup>3</sup>.

### **1.1. Podział ładunków ponadnormatywnych w transporcie drogowym**

Podział ładunków ponadnormatywnych ze względu na ich masę, wymiar i kształt, można skategoryzować na sześć grup<sup>4</sup>:

- ponadnormatywne zwykłe,
- ponadnormatywne specjalne,
- ciężkie,
- ciężkie o masie skupionej,
- ciężkie specjalne,
- dłużycowe.

Ponadnormatywne zwykłe mogą być realizowane zwykłymi zestawami drogowymi z odpowiednim oznakowaniem i zabezpieczeniem z uwagi na to, iż ich wymiar nie

---

<sup>3</sup> Główny Informator Transportu Drogowego, <http://www.gitd.pl/nowe-zasady-przewozu-pojazdami-nienormatywnymi-i-nie-tylko> (21.10.2018).

<sup>4</sup> Z. Józwiak, *Techniczne i logistyczne aspekty transportu ładunków ponadnormatywnych*, Bydgoszcz 2013.

przekracza w przypadku długości 15-16 m, jeśli chodzi o szerokość 3,5-4 m oraz wysokości 3,0-3,5 m. Masa nie będzie wyższa niż 25 t.

Ładunki ponadnormatywne specjalne charakteryzuje mała masa przy dużych wymiarach ładunku. Przeszkodą w ich transportowaniu są najczęściej szerokość ładunku i zbyt mała szerokość dróg w stosunku do ładunku. Długość jest problematyczna na zakrętach i łukach drogi. Wysokość zaś jest przeszkodą w przejazdach pod wiaduktami, liniami tramwajowymi czy elektrycznymi sieciami trakcji. Najczęściej do tej grupy należą elementy wykorzystywane w przemyśle energetycznym czy ogromne zbiorniki wykorzystywane w przemyśle spożywczym i browarniczym.

Ładunki ciężkie to te, których masa wynosi od 70 do 100 t. Głównie są to maszyny wykorzystywane w budownictwie, branży kolejowej czy morskiej – jak elementy statków.

Ładunki ciężkie o masie skupionej to ładunki o stosunkowo niewielkiej objętości, których masa osiąga nawet 200-300 t. Do ich transportu stosuje się naczepy wieloosiowe, które minimalizują nacisk na nawierzchnię jezdni. Mogą to być różnego rodzaju urządzenia energetyczne, zazwyczaj generatory lub turbiny.

Ładunki ciężkie przestrzenne to te, których zarówno masa jest bardzo duża, jak i wymiary przekraczają dopuszczalną długość, wysokość czy szerokość.

Ładunki dłużycowe to te, których długość przekracza 20 m<sup>5</sup>.

## **1.2. Kategorie zezwoleń na przewozy ponadnormatywne**

Wyróżniamy siedem kategorii zezwoleń na przewozy nienormatywne. Można je podzielić na podgrupy.

Kategoria I określa drogę, którą będzie się poruszał dany transport, pozwolenie to ma na celu dopuszczenie do wyjazdu i dojazdu do wskazanego miejsca.

Kategoria II skupia się na pozwoleniach dla pojazdów wolnobieżnych czy ciągników rolniczych.

---

<sup>5</sup> Tamże.

Kategorie III do VI wydawane są na dłuższy okres czasu, nie wskazują liczby przejazdów, numerów rejestracyjnych, a także dróg, którymi zamierzają się poruszać pojazdy. Wyznaczają długość, wysokość i szerokość pojazdu wraz z ładunkiem. Określają również masę całkowitą z uwzględnieniem nacisku na osie.

Wyjątkiem jest zezwolenie V i VI, gdzie dopuszczalna masa całkowita wynosi do 60 t i są pewne dodatkowe wymogi, które przewoźnik ma obowiązek spełnić, dokładniej opisane w dalszej części pracy.

Kategoria VII ma zastosowanie wówczas, jeśli parametry pojazdów nienormatywnych w zakresie masy, wymiarów czy nacisków osi przekraczają wymiary podane w powyższych kategoriach.

Pilotaż czyli dodatkowe zabezpieczenie w postaci oznakowanego i odpowiednio oświetlonego auta, które ma za zadanie sygnalizować i prowadzić transport ponadnormatywny. Pojazd nienormatywny musi być pilotowany, jeśli przekracza choć jeden z wymiarów:

- długość 23 m,
- wysokość 4,5 m,
- szerokość 3,2 m,
- rzeczywistą masę całkowitą 60 t.

Kary pieniężne w przypadku braku zezwolenia lub przejazdu pojazdów ponadnormatywnych niezgodnie z warunkami uwzględnionymi w pozwoleniu nakłada się na podmiot wykonujący przejazd, jak i na osoby organizujące transport, nadawcę, odbiorcę czy spedytora, jeśli okoliczności bądź dowody wskazują, że osoba ta miała wpływ lub godziła się na przejazd niezgodny z zezwoleniem, tym samym dopuściła się naruszenia<sup>6</sup>.

## **Kategoria I**

Zezwolenie jest wydawane w celu umożliwienia dojazdu do i ze wskazanego miejsca określonego w zezwoleniu, określa również drogę, którą pojazd nienormatywny może

---

<sup>6</sup> Główny Informator Transportu Drogowego, dz. cyt. (21.10.2018).

się poruszać. Zezwolenie wydaje zarządca drogi, po której dany pojazd planuje się poruszać, mogą to być drogi gminne, powiatowe i wojewódzkie. Zezwolenie wydawane jest na okres jednego, sześciu bądź dwunastu miesięcy. W tym zezwoleniu określa się liczbę pojazdów, dla których wydane jest dane pozwolenie. Pojazd poruszający się drogą ujętą w zezwoleniu w chwili przejazdu obowiązkowo musi posiadać je przy sobie. Dodatkowym atutem tego pozwolenia jest to, że pojazdy nienormatywne w tej kategorii mogą poruszać się z ładunkiem podzielnym. Te pozwolenia wydawane są dla następujących pojazdów:

- o wymiarach i rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnych,
- o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

## **Kategoria II**

Zezwolenie tej kategorii jest wydawane na przejazd nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej. Wydawane jest przez starostę właściwego dla siedziby osoby wnioskującej, bądź miejsca rozpoczęcia przejazdu, choć ta możliwość jest rzadziej praktykowana. Wydawane jest na okres dwunastu miesięcy, w ciągu trzech dni od daty złożenia wniosku i uiszczenia opłaty. Również jak w przypadku zezwolenia kategorii pierwszej, pojazdy mogą poruszać się po drogach użytku publicznego za wyjątkiem autostrad oraz dróg ekspresowych. Dozwolony jest również przejazd z ładunkiem podzielnym. Zezwolenie II kategorii wydawane jest dla następujących pojazdów<sup>7</sup>:

- o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi,
- o szerokości nieprzekraczającej 3,5 m.

Przykładowy arkusz wniosku o zezwolenie kategorii I i II przedstawiono na rysunkach 1 i 2.

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 317)

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. (poz. 764)

## Załącznik nr 1

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA KATEGORII I NA PRZEJAZD  
POJAZDU NIENORMATYWNEGO

.....  
(miejscowość, data)

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

**WNIOSEK**  
**o wydanie zezwolenia kategorii I i \_\_\_\_\_ wypisów**  
(liczba)  
**na przejazd pojazdu nienormalywnego**  
**na okres miesiąca / 6 miesięcy / 12 miesięcy<sup>\*)</sup>**

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_  
(imię i nazwisko / nazwa)

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel.: \_\_\_\_\_, nr faksu: \_\_\_\_\_

NIP<sup>\*\*)</sup> \_\_\_\_\_, REGON<sup>\*\*)</sup> \_\_\_\_\_

PESEL<sup>\*\*)</sup> \_\_\_\_\_

Wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd w terminie:

od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

po drodze: \_\_\_\_\_  
(wpisać kategorię, numer drogi lub nazwę ulicy w miejscowości oraz odcinek drogi)

pojazdu nienormalywnego (lub pojazdów nienormalywnych w liczbie \_\_\_\_\_), którego (których):

- 1) wymiary oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych;
- 2) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych przewidzianych dla dróg, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,

**w celu umożliwienia dojazdu do/z<sup>\*)</sup>:** \_\_\_\_\_  
(wskazać miejsce, np. zakład pracy, posesja lub inny obiekt)

**dla podmiotu:** \_\_\_\_\_  
(nazwa)

**adres:** \_\_\_\_\_

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

Załącznik: Dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia

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

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>\*\*)</sup> O ile nadano.

Rys. 1. Wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormalywnego kat. I  
Źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormalywnych z dnia 22 czerwca  
2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 764)

**WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA KATEGORII II NA PRZEJAZD  
POJAZDU NIENORMATYWNEGO**

.....  
(miejscowość, data)

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

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

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_  
(imię i nazwisko / nazwa)

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel.: \_\_\_\_\_, nr faksu: \_\_\_\_\_

NIP<sup>(\*\*)</sup> \_\_\_\_\_, REGON<sup>(\*\*)</sup> \_\_\_\_\_

PESEL<sup>(\*\*)</sup> \_\_\_\_\_

Wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd w terminie:

od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

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

- 1) długość, wysokość oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych;
- 2) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi;
- 3) szerokość nie przekracza 3,5 m,

Informacje o pojeździe <sup>*)</sup>	Pojazd wolnobieżny <sup>*)</sup>	Ciągnik rolniczy <sup>*)</sup>	Przyczepa specjalna <sup>*)</sup>
Marka i typ			
Numer rejestracyjny <sup>*)</sup>			
Numer nadwozia, podwozia lub ramy <sup>*)</sup>			

**dla podmiotu:** \_\_\_\_\_  
(nazwa)

**adres:** \_\_\_\_\_

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

Załącznik: Dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia

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

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>\*\*\*)</sup> O ile nadano.

Rys. 2. Wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kat. II  
Źródło: Tamże.

### **Kategoria III**

Zezwolenie tej kategorii wydaje starosta właściwy dla siedziby wnioskodawcy bądź też starosta właściwy dla miejsca rozpoczęcia transportu. Wydawane jest na okres jednego miesiąca, sześciu, dwunastu bądź dwudziestu czterech miesięcy. Umożliwia poruszanie się po wszystkich drogach publicznych. Jeśli mowa o transporcie międzynarodowym, kiedy na teren Polski wjeżdża pojazd nienormatywny z innego państwa, dane pozwolenie wydaje naczelnik urzędu celnego. Zezwolenie kategorii III wydawane jest dla następujących pojazdów<sup>8</sup>:

- o naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większej 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.

### **Kategoria IV**

Zezwolenie różni się nieznacznie od poprzedniego, ma możliwość wydania na te same okresy czasu, co zezwolenie kategorii III, pojazdy z tego typu zezwoleniem mogą poruszać się po wszystkich drogach publicznych. Różni się tym, że wydaje je Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W przypadku wjazdu na teren Polski pojazdu z zagranicy, pozwolenie wydaje naczelnik urzędu celnego. Kategoria IV wydawana jest dla pojazdów<sup>9</sup>:

- o rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,
- o szerokości nieprzekraczającej 3,4 m,
- o długości nieprzekraczającej:
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 317).

<sup>9</sup> Tamże.



- 23 m dla zespołu pojazdów,
- 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,
- o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m,
- o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

### **Kategoria V**

Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V, jeśli mowa o okresie czasu na jaki wydaje się pozwolenie czy drogach, którymi może się poruszać nie różni się od dwóch poprzednich. Różni się tylko dopuszczalną masą całkowitą. Wydaje je Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Wydawane jest dla następujących nienormatywnych pojazdów poruszających się po wszystkich drogach publicznych<sup>10</sup>:

- o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi,
- o szerokości nieprzekraczającej 3,4 m,
- o długości nieprzekraczającej:
  - 15m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdów,
  - 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach,
- o rzeczywistej masie nieprzekraczającej 60 t,
- o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m.

### **Kategoria VI**

Zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii VI bardzo niewiele różni się od kategorii V. Możliwość wydania na ten sam okres czasu, przez te same organy władzy, w przypadku zezwolenia krajowego, jak też gdy samochód transportu międzynarodowego wjeżdża na teren Polski. Różni się tylko większą szerokością dopuszczalną, na wybranych drogach może ona wynosić 4 m. Zezwolenie to wydawane

<sup>10</sup> Tamże.

jest dla pojazdów poruszających się po drogach krajowych zgodnie z wykazem wskazującym organ wydający dla pojazdów nienormatywnych<sup>11</sup>:

- o szerokości nieprzekraczającej:
- 3,4 m dla drogi jednojezdniowej,
- 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A (autostrada), S (droga ekspresowa), i GP (droga krajowa),
- 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 nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

Z uwagi na wysoką dopuszczalną masę całkowitą wyjątkiem jest w tych dwóch zezwoleniach fakt, że na siedem dni przed planowanym przejazdem, jeśli trasa prowadzi przez most czy wiadukt, a rzeczywista masa całkowita pojazdu przekracza dopuszczalną masę całkowitą, przewoźnik ma obowiązek poinformowania zarządców dróg samorządowych o planowanym przejeździe. Osoby zarządzające daną drogą powinny w terminie najpóźniej do trzech dni przed planowaną datą przejazdu podać warunki przejazdu. W przypadku odmownej decyzji, zarządcy drogi powinni uzasadnić i podać przyczynę braku możliwości przejazdu drogą, tym samym dać przewoźnikowi czas na zaplanowanie alternatywnej trasy<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Główny Informator Transportu Drogowego, dz. cyt. (21.10.2018).

<sup>12</sup> B. Madej, dz. cyt.

## Kategoria VII

Tego typu pozwolenie jest specyficzną kategorią – wydawane, kiedy wymiary bądź masa przekracza normy w poprzednich zezwoleniach. Zezwolenie może być wydane, pod warunkiem że<sup>13</sup>:

- a) ładunek jest niepodzielny,
- b) uzyskano na przejazd zgodę zarządcy drogi, właściwego dla trasy przejazdu,
- c) istnieje realna możliwość wyznaczenia trasy przejazdu, zapewniając bezpieczeństwo oraz ciągłość ruchu drogowego, a w szczególności bierze się pod uwagę takie czynniki jak: natężenie ruchu, stan techniczny dróg, przejazd nie zagraża obiektom budowlanym znajdującym się w pobliżu.

Zezwolenie to określa liczbę przejazdów w wyznaczonym czasie na wyznaczonej trasie, z podaniem pełnych danych pojazdu, którym dany transport będzie realizowany. Jest wydawane w terminie od czternastu do trzydziestu dni roboczych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Zdarzają się wyjątki, gdy pozwolenie to może wydać prezydent miasta, jeśli trasa przejazdu nie przebiega przez autostrady i drogi ekspresowe, a ogranicza się jedynie do obszaru miasta na prawach powiatu. Na rysunku 3 i 4 przedstawiono formularze wniosków o uzyskanie zezwolenia kategorii od III do VII.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Rozporządzenie ministra infrastruktury 16.12.2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz.U. z dnia 17.12.2004 r.).

<sup>14</sup> B. Madej, dz. cyt.

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA KATEGORII III-VI NA PRZEJAZD  
POJAZDU NIENORMATYWNEGO

.....  
(miejsowość, data)

.....  
(nazwa i adres<sup>\*)</sup>)

**WNIOSEK**  
**o wydanie zezwolenia kategorii: III/IV/V/VI<sup>\*\*</sup> na przejazd pojazdu nienormatywnego**  
**na okres miesiąca / 6 miesięcy / 12 miesięcy / 24 miesięcy<sup>\*\*\*</sup>**

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_  
(imię i nazwisko / nazwa)

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel.: \_\_\_\_\_, nr faksu: \_\_\_\_\_

NIP<sup>\*\*</sup>) \_\_\_\_\_, REGON<sup>\*\*</sup>) \_\_\_\_\_

PESEL<sup>\*\*</sup>) \_\_\_\_\_

Wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd w terminie:

**od** \_\_\_\_\_ **do** \_\_\_\_\_

po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego, którego:

- 1) długość nie przekracza<sup>\*\*\*</sup>):
  - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
  - 23 m dla zespołu pojazdu,
  - 30 m dla zespołu pojazdu o skrętnych osiach;
- 2) szerokość nie przekracza<sup>\*\*\*</sup>):
  - 3,2 m,
  - 3,4 m,
  - 4 m;
- 3) wysokość nie przekracza 4,3 m;
- 4) naciski osi nie są większe od dopuszczalnych dla danej drogi<sup>\*\*\*</sup>);
- 5) naciski osi nie przekraczają wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t<sup>\*\*\*</sup>);
- 6) rzeczywista masa całkowita nie jest większa od dopuszczalnej<sup>\*\*\*</sup>);
- 7) rzeczywista masa całkowita nie przekracza 60 t<sup>\*\*\*</sup>);

**dla podmiotu:** \_\_\_\_\_  
(nazwa)

**adres:** \_\_\_\_\_

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

Załącznik: Dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia

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

<sup>\*</sup> Wpisać odpowiednio nazwę i adres właściwego starosty, właściwego naczelnika urzędu celnego albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

<sup>\*\*</sup>) O ile nadano.

<sup>\*\*\*</sup>) Niepotrzebne skreślić.

Rys. 3. Wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kat. III-VI  
Źródło: Tamże.

WZÓR WNIOSKU O WYDANIE ZEZWOLENIA KATEGORII VII NA PRZEJAZD  
POJAZDU NIENORMATYWNEGO

.....  
(miejscowość, data)

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

**W N I O S E K**  
**o wydanie zezwolenia kategorii VII na jednokrotny/wielokrotny<sup>\*)</sup> przejazd**  
**pojazdu nienormatywnego**

**Wnioskodawca:** \_\_\_\_\_  
(imię i nazwisko / nazwa)

**Adres:** \_\_\_\_\_

Nr tel.: \_\_\_\_\_, nr faksu: \_\_\_\_\_

NIP\*\*) \_\_\_\_\_, REGON\*\*) \_\_\_\_\_

PESEL\*\*) \_\_\_\_\_

Wnoszę o wydanie zezwolenia na przejazd **jednokrotny/wielokrotny<sup>\*)</sup>** pojazdu nienormatywnego

**dla podmiotu:** \_\_\_\_\_  
(nazwa)

**adres:** \_\_\_\_\_

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

**Przejazd:**

**z miejscowości:** \_\_\_\_\_, ul. \_\_\_\_\_

województwo: \_\_\_\_\_, powiat: \_\_\_\_\_, gmina: \_\_\_\_\_

**do miejscowości:** \_\_\_\_\_, ul. \_\_\_\_\_

województwo: \_\_\_\_\_, powiat: \_\_\_\_\_, gmina: \_\_\_\_\_

**Liczba przejazdów:** \_\_\_\_\_

**Termin przejazdu(-dów):** od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_

**Ładunek:** \_\_\_\_\_ o masie \_\_\_\_\_ t  
(rodzaj ładunku)

Przejazd: nie będzie / będzie<sup>\*)</sup> odbywał się w kolumnie.

Informacje o pojeździe	Samochód/ciągnik <sup>*)</sup>	Przyczepa/naczepa <sup>*)</sup>
Marka i typ		
Numer rejestracyjny		
Data pierwszej rejestracji		
Masa własna		
Dopuszczalna ładowność		
Liczba osi		

Rys. 4. Wniosek o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kat. VII  
Źródło: Tamże.

### 1.3. Rola pilotażu w trasie przejazdu

W trakcie przygotowania przewozu ładunków ponadnormatywnych poza wnikliwą analizą parametrów samego ładunku musi nastąpić wybór odpowiedniego środka transportu oraz odpowiedniej trasy. Równie istotnym czynnikiem jest skoordynowana praca kadry na każdym punkcie procesu logistycznego. Szczególnie ważna jest dobra komunikacja między poszczególnymi członkami zespołu organizującego transport nienormatywny. Wykorzystuje się tu technologie nawigacji satelitarnej – GPS, telefonię komórkową, oprogramowanie służące do obsługi map cyfrowych – GIS, a także radiowy system automatycznej identyfikacji – RFI<sup>15</sup>. Umożliwiają one stałą komunikację i dają możliwość ciągłej współpracy służb uczestniczących w łańcuchu transportowym: spedytorami, pilotami nadzorującymi przewóz ładunków ponadgabarytowych, Policją i służbami zarządzającymi mostami.

Pojazd nienormatywny musi być pilotowany, jeśli przekracza choć jeden z wymiarów:

- długość 23 m,
- szerokość 3,2 m,
- wysokość 4,5 m,
- rzeczywistą masę całkowitą 60 t.

Warunkiem koniecznym, aby ładunek mógł zostać przetransportowany w całości, jest to, aby był definiowany jako ładunek niepodzielny, czyli ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków.

Pilotaż odgrywa bardzo ważną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa w transporcie ładunków ponadnormatywnych. W ustawie z dnia 18.02.2011 roku definiuje się jako osobę odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu<sup>16</sup>. Pilot jeździ przed pojazdem członowym i zajmuje się prowadzeniem pojazdu z ładunkiem,

<sup>15</sup> Z. Józwiak, *Techniczne i logistyczne aspekty transportu ładunków ponadnormatywnych*, Bydgoszcz 2013.

<sup>16</sup> Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 317).

sygnalizując przewóz ponadnormatywny innym użytkownikom drogi. Zanim jednak dojdzie do samego przejazdu, pilot objeżdża trasę i wybiera optymalną drogę. Pojazd pilotujący powinien być odpowiednio wyposażony, oznakowany i powinien posiadać<sup>17</sup>:

- tablicę z napisem PILOT oraz napisem określającym największą szerokość pojazdu pilotowanego, umieszczoną na dachu pojazdu pilotującego,
- dwa błyskowe światła barwy żółtej, które są widoczne ze wszystkich stron pojazdu z odległości, co najmniej 150 metrów przy dobrej przejrzystości powietrza, a tym samym światła te nie mogą oślepiać innych uczestników ruchu drogowego,
- urządzenia łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi,
- oraz urządzenia nagłaśniające.

Dodatkowo może być wyposażony w<sup>18</sup>:

- dodatkowe światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem PILOT,
- dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umieszczane na zewnątrz, przymocowane w taki sposób, aby umożliwiały zmianę kierunku świetlnego. Światło to powinno być włączane i wyłączane niezależnie od innych świateł.

Pojazd przewożący ładunek ponadnormatywny musi być również odpowiednio oznakowany. Na oznakowanie składają się<sup>19</sup>:

- dodatkowe białe oświetlenie na dachu ciągnika,
- dwa ostrzegawcze koguty barwy pomarańczowej na dachu ciągnika,
- tablica z napisem CONVOI EXCEPTIONNEL,
- żółta lub biała prostokątna tablica w czerwono-białe pasy pochylona pod kątem 60° dla pojazdów długich i ciężkich.

Dodatkowo przy transporcie ładunków nienormatywnych nocą pojazd członowy powinien być oświetlony białym światłem z przodu ciągnika, czerwonym światłem z tyłu naczepy i posiadać czerwone odbłaski z tyłu naczepy.

---

<sup>17</sup> Tamże.

<sup>18</sup> Tamże.

<sup>19</sup> Tamże.

Na rysunku 5 i 6 zaprezentowano przykłady aut pilotujących pojazd z ładunkiem nienormalnym.



Rys. 5. Auto pilotujące ładunki ponadnormatywne – na dachu samochodu umieszczona jest informacja o maksymalnej szerokości pilotowanego ładunku.

Źródło: <https://www.pkt.pl/firma/spedomax-sp-z-o-o-120128602>



Rys. 6. Pilotowany transport ponadnormatywny. Źródło: <http://stanzal.com/>



## Rozdział 2.

# Charakterystyka i przykłady pojazdów do przewozu ładunków ponadnormatywnych

---

Wśród pojazdów ciężarowych można wyróżnić: samochody ciężarowe – tzw. pojazdy pojedyncze, potocznie nazywane solówkami, pojazdy członowe, czyli ciągniki siodłowe z naczepami oraz zespoły pojazdów czyli samochód ciężarowy plus przyczepa.

W transporcie jedną z ważniejszych wartości jest dopuszczalna masa całkowita (DMC) pojazdu ciężarowego, jak i dopuszczalne wartości nacisku na osie pojazdu. Pojazd nienormatywny jest to pojazd członowy, którego naciski na osie z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych i przewidzianych dla danej drogi, wytyczne umieszczone są w przepisach o drogach publicznych oraz gdy masa całkowita rzeczywista lub wymiary są z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych norm. Pojazdy nienormatywne są wykorzystywane do transportu ładunków niepodzielnych.

Do przewozu ładunków ponadnormatywnych wykorzystuje się różnego rodzaju pojazdy członowe, składające się z ciągnika siodłowego i różnego rodzaju naczep. Ciągniki siodłowe wykorzystywane w transporcie ponadnormatywnym mają od dwóch do pięciu osi, naczepy zaś od dwóch do nawet kilkudziesięciu osi. Znaczącym czynnikiem poza liczbą osi jest również moc silnika, która przekłada się na moc uciągu. Ciągniki takie są przystosowane do pracy w pojazdach członowych o masie do 250 ton, a ich układ jezdy pozwala do przeniesienia dużych nacisków naczepy na siodło oraz uzyskanie wymaganej siły napędowej. Zarówno jeśli chodzi o ciągniki, jak i naczepy jest bardzo szeroki wybór marek na polskim rynku<sup>20</sup>.

Ładowność pojazdu członowego wyliczyć można poprzez odjęcie masy własnej pojazdu od masy maksymalnej pojazdu, na podstawie danych technicznych umieszczonych

---

<sup>20</sup> L. Prochowska, A. Żuchowska, *Technika transportu ładunków*, Warszawa 2009.

przez producentów. Dane te umieszczone są na tabliczkach znamionowych, podawany jest również nacisk na osie, masa własna pojazdu oraz maksymalna pojazdu.

W transporcie ponadgabarytowym ładunków wykorzystuje się bardzo często naczepy teleskopowe, o zmiennej długości przystosowane do przewozu ładunków długich, ale także ciężkich, ich ładowność określana jest w parametrach technicznych pojazdu. Równie często wykorzystuje się naczepy o płaskiej podłodze, często wzbogacone o rampy wjazdowe, tzw. najazdy ułatwiające wjazd czyli załadunek przewożonego ładunku. Wśród niskopodwoziowych naczep mamy również te z łamaną podłogą, tzw. balkonem. W konstrukcji tego typu naczep wykorzystuje się systemy modułowe, które dają duże możliwości konfiguracji, a co za tym idzie indywidualnie mogą dopasować pokład platformy do przewożonego ładunku, przykładem może być dopasowanie rozmieszczenia wnek na koła do rozstawu osi przewożonych maszyn czy pojazdów<sup>21</sup>. Na rysunku 7 przedstawiono rodzaje naczep, a w dalszych podrozdziałach są zamieszczone fotografie przedstawiające naczepy.



Rys. 7. Rodzaje naczep.

Źródło: Z. Józwiak, *Techniczne i logistyczne aspekty transportu ładunków ponadnormatywnych*, Bydgoszcz 2013.

<sup>21</sup> Józwiak Z., dz. cyt.

Innym rozwiązaniem, stosunkowo nowym, jest system wykorzystujący układ osi łamanych, pozwala on wychylić koła jezdne naczepy do 45°. Ma to duże znaczenie przy transporcie ładunków dużych i ciężkich. Pojazdy członowe składają się z kilku ciągników oraz jednej lub dwóch naczep, wykorzystuje się je dla ładunków o masie rzędu kilkuset ton.

Jednym z rozwiązań, w których wykorzystuje się kilka ciągników siodłowych i naczep, jest zestaw z umieszczonym jednym ciągnikiem z przodu, a drugim na końcu pojazdu. W środku znajdują się dwie naczepy skierowane do siebie tyłami. Pojazdy połączone są ze sobą przewożonym ładunkiem, stosuje się to rozwiązanie w przypadku ładunku o dużej masie i długości, w przypadku gdy nie ma odpowiedniej mocy, aby samodzielnie przetransportować ładunek. Na rysunku 8 przedstawiono taki transport.



Rys. 8. Pojazd złożony składający się z dwóch ciągników oraz dwóch naczep niskopodwoziowych ośmioosiowych realizujący transport zbiornika o długości 30 m.  
Źródło: <http://www.spedition-bohnet.de>

Jeszcze inne rozwiązanie stosuje się w przypadku, gdy ładunek ma bardzo dużą masę i szerokość, wtedy stosuje się metodę ustawienia równoległego dwóch ciągników z naczepami, na których umieszcza się ładunek. Taki transport wymaga ścisłej współpracy i synchronizacji kierowców.

Wśród pojazdów przewożących ponadgabaryty na krótkich odcinkach można spotkać samojezdne naczepy modułowe, tzw. transportery. Takie zestawy składają się najczęściej z czteroosiowych modułów transportowych i jednostki napędowej. Moduły mogą być ustawiane równolegle albo szeregowo. Kierowane są przez operatora, który pozostaje poza naczepą i steruje pojazdem za pomocą pilota bezprzewodowego lub przewodowego. Zaletą systemu SPMT jest bardzo precyzyjne poruszanie się w każdym kierunku oraz duża możliwość skrętu wokół każdej możliwej osi obrotu<sup>22</sup>.

Na rysunku 9 przedstawiono zdjęcie naczepy samojezdnej.



Rys. 9. Samojezdna naczepa modułowa z ładunkiem. Źródło: <http://www.spedition-bohnet.de>

W kolejnych podrozdziałach zostaną przybliżone naczepy specjalistyczne, głównie wykorzystywane przy transporcie ponadnormatywnym.

## 2.1. Naczepy niskopodwoziowe i platformy

Naczepa niskopodwoziowa z najazdami służy głównie do przewozu maszyn budowlanych, typu koparki, ładowarki, małe dźwigi, maszyny rolnicze czy samochody. Dzięki najazdom umożliwia samodzielny wjazd pojazdu czy maszyny jako ładunku. Ułatwia

<sup>22</sup> Ł. Chwalczuk, *Rewolucja w przewozach ponadgabarytowych*, TSLbiznes, 9/2012, s. 60-63.

to sprawę, gdyż nie wymaga użycia specjalnych sprzętów do załadunku i wyładunku towaru. Rysunek 10 przedstawia naczepę niskopodwoziową z najazdami.



Rys. 10. Naczepa niskopodwoziowa czteroosiowa z najazdami. Źródło: <http://www.cyganex.pl>

Naczepa platforma bez zabudowy skrzyniowej, nazywana często potocznie dłużyką. W zależności od modelu, może być dodatkowo wyposażona w zamki do mocowania kontenerów oraz gniazda kłonic w celu zabezpieczenia długich ładunków. Każda naczepa platformowa jest przystosowana do późniejszej zabudowy systemem burtowym czy kurtynowym. Układ jezdny stanowią dwie osie odpowiedniej marki. Nadwozie to najczęściej podłoga o grubości 4 mm z blachy ryflowanej, wyposażonej w uchwyty do mocowania ładunków. Na rysunku 11 przedstawiono taką naczepę.

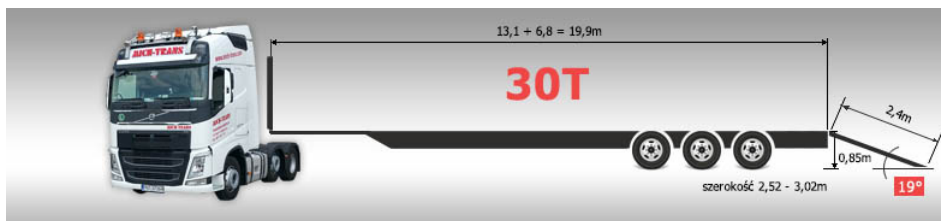


Rys. 11. Naczepa platforma trzyosiowa bez burt. Źródło: <http://wielton.com.pl>



## 2.2. Naczepy teleskopowe

Do transportu elementów bardzo długich wykorzystuje się naczepy teleskopowe, czyli rozciągane, zwane inaczej naczepami dłuźycowymi. Te naczepy są wyposażone w rozciągane pokłady ładunkowe i hydrauliczne układy skrętu, co zapewnia duży kąt skrętu dla optymalnej manewrowości dla każdego rodzaju ładunku, począwszy od stalowych i betonowych konstrukcji, na śmigłach elektrowni wiatrowych kończąc. Głównie na rynku dostępne są z liczbą od 2 do 6 osi ze stosowaniem hydraulicznym. Rysunki 12 i 13 obrazują modele naczep teleskopowych.



Rys. 12. Schemat naczepy telesatell trzyosiowej z uwzględnieniem parametrów technicznych załadunku. Źródło: <http://www.mich-trans.com>

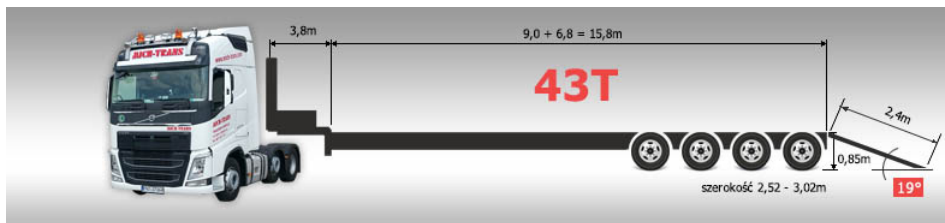


Rys. 13. Naczepa telesatell z ładunkiem, długość ładunku 18 m. Źródło: <http://www.mich-trans.com>

## 2.3. Naczepy semi-niskopodwoziowe

Naczepy semi-niskopodwoziowe, które mogą być używane do transportu sprzętu budowlanego i drogowego, łodzi, statków, jachtów, podnośników hydraulicznych, balastrów dźwigowych, elementów stalowych i betonowych, sekcji wieżowych. Na rysunku

14 przedstawiono schemat naczepy „semi” czteroosiowej z uwzględnieniem jej maksymalnych możliwości załadunkowych, a na kolejnym fotografii auta z ładunkiem.

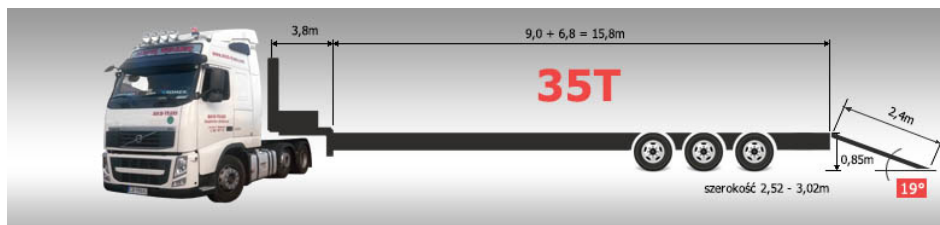


Rys. 14. Schemat naczepy semi-niskopodwoziowej czteroosiowej z uwzględnieniem parametrów technicznych załadunku. Źródło: <http://www.mich-trans.com>



Rys. 15. Naczepa „semi” czteroosiowa z ładunkiem, długość ładunku 15 m. Źródło: <http://www.mich-trans.com>

Na rysunkach 16 i 17 przedstawiona została naczepa semi-niskopodwoziowa trzyosiowa. Od naczepy „semi” czteroosiowej różni się możliwościami załadunkowymi. Z uwagi na przyjęte prawo o ruchu drogowym z uwzględnieniem dopuszczalnej masy na osi, ich maksymalna ładowność jest mniejsza.



Rys. 16. Schemat naczepy semi-niskopodwoziowej trzyosiowej z uwzględnieniem parametrów technicznych załadunku. Źródło: <http://www.mich-trans.com>



Rys. 17. Naczepa „semi” trzyosiowa wraz ze zbiornikiem tzw.: izotank. Źródło: <http://www.mich-trans.com>

## 2.4. Naczepy podkontenerowe

Naczepy podkontenerowe służą do przewożenia kontenerów drogą lądową. Podkontenerowe naczepy występują w wersji stałej oraz z rozsuwalnym tyłem i/lub przodem, dzięki czemu można nimi przewozić kontenery każdego rozmiaru od 20 do 45'. Często wykorzystywane w transportach łączonych, drogą morską są transportowane do portu, a następnie dostosowaną do ich typu naczepą do miejsca docelowego. Na rysunku 18 przedstawiono przykład naczepy teleskopowej.

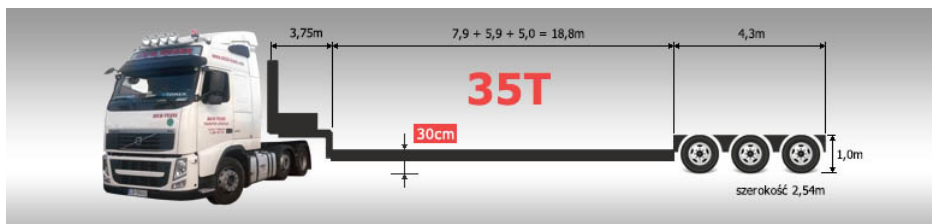




Rys. 18. Naczepa podkontenerowa. Źródło: <http://wielton.com.pl>

## 2.5. Naczepy typu tiefbett

Naczepa typu tiefbett jest przeznaczona do przewozu ładunków ponadnormatywnych o zmiennej długości, posiada zawieszenie hydrauliczne z możliwością płynnej regulacji wysokości, które umożliwia pokonywanie wzniesień o dość znaczącym kącie najazdu. Na rysunkach 19 i 20 przedstawiono tiefbett trzyosiowy.



Rys. 19. Schemat naczepy tiefbett trzyosiowej z uwzględnieniem parametrów technicznych załadunku. Źródło: <http://www.mich-trans.com>



Rys. 20. Naczeпа tiefbett trzyosiowa z ładunkiem maszyny budowlanej o masie 30 t.  
Źródło: <http://www.mich-trans.com>

## 2.6. Naczepy typu coilmulda (coilmulde)

Coilmuldy to naczepy o zamkniętej przestrzeni ładunkowej, które mają możliwość przewozu ładunków o wadze do 28 t. Naczeпа ta jest dostosowana do przewozu ładunków w zagłębieniach korytowych, głównie stali, drutu czy blachy w kręgach. Możliwość załadunku z boku, góry oraz boku pojazdu. Dostępne wyposażenie: zamknięcie celne, koryta typu coilmulda, kłonicе przestawne, belki rozporowe, pasy, maty antypoślizgowe, łańcuchy stalowe. Przykłady naczep tego typu z ładunkiem i bez niego zamieszczono na rysunkach 21 i 22.



Rys. 21. Naczepa coilmulda. Źródło: <http://wielton.com.pl>



Rys. 22. Naczepa coilmulda z ładunkiem. Źródło: <https://ritex.glogow.pl>

## 2.7. Naczepy jumbo

Naczepa typu jumbo służy do przewozu największych, choć zazwyczaj relatywnie lekkich ładunków, ale można również przewozić nią pojazdy specjalistyczne jak maszyny rolnicze, budowlane. Naczepa może posiadać najazdy. Naczepy te swoją wyjątkowo dużą pojemność, nawet do 100 m sześciennych, osiągają dzięki specjalnej konstrukcji podłogi, która ma kształt schodkowy. Tym samym koła naczepy są nieco mniejsze niż w naczepach tradycyjnych. Naczepy typu jumbo występują zazwyczaj w wersji trzyosiowej. Przykład naczepy jumbo oplandekowanej trzyosiowej przedstawiony jest na rysunku nr 23.



Rys. 23. Naczepa jumbo z plandeką. Źródło: <http://www.matrail.com>

Bardzo istotnym elementem jest prawidłowy dobór pojazdu do przewożonego ładunku, ale także odpowiednie zabezpieczenie ładunku, aby przy hamowaniu czy wykonywaniu manewrów skrętu nie doszło do uszkodzenia.

## Rozdział 3.

# Kary za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu

---

Kary za przejazd pojazdem nienormatywnym niezgodny z obowiązującymi przepisami ujęte zostały przede wszystkim w Ustawie Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. oraz w Ustawie o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. Pierwsza z wymienionych ustaw przewiduje kary przede wszystkim dla przedsiębiorców, które nakładane są w drodze decyzji administracyjnej. Zostały one szczegółowo opisane w rozdziale 4 ustawy:

### **Art. 140aa [Nałożenie kary] PRD**

1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa w, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.
2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego lub zarządca drogi.
3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:
  - 1) podmiot wykonujący przejazd;
  - 2) podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym, a w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę, załadowcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.
4. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:



- 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot, o którym mowa w ust. 3 pkt 1:
  - a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,
  - b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, lub
  - 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.
5. Nie wszczynają się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd oraz inne czynności związane z przejazdem drogowym pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
6. 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 organ kontroli, o którym mowa w ust. 2, powiadamia właściwy terytorialnie ze względu na miejsce przeprowadzenia kontroli organ Żandarmerii Wojskowej.
7. Organ Żandarmerii Wojskowej, o którym mowa w ust. 6, występuje do dowódcy jednostki wojskowej organizującej przejazd drogowy lub do jego przełożonego z wnioskiem o wszczęcie postępowania dyscyplinarnego, na zasadach określonych w ustawie z dnia 9 października 2009 r. o dyscyplinie wojskowej (Dz.U. z 2016 r. poz. 772 i 2138).

#### **Art. 140ab [Wysokość kary] PRD**

1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140aa ust. 1, ustala się w wysokości:
  - 1) 1500 zł – za brak zezwolenia kategorii I i II;
  - 2) 5000 zł – za brak zezwolenia kategorii III-VI;
  - 3) za brak zezwolenia kategorii VII:
    - a) 500 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,

- b) 2000 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
  - c) 15 000 zł – w pozostałych przypadkach;
- 4) 5000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt bez potwierdzonego zawiadomienia zarządcy drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 9;
  - 5) 3000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt niezgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 9;
  - 6) 6000 zł – za przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt przy zgłoszonym przez zarządcę drogi sprzeciwie, o którym mowa w art. 64c ust. 10;
  - 7) 2000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii VII lub podanych w tym dokumencie.
2. W przypadku naruszeń zakazu, o którym mowa w art. 64 ust. 2, za przejazd pojazdem nienormatywnym nakłada się karę jak za przejazd bez zezwolenia.

### **Art. 140ac [Odwołanie od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej] PRD**

1. Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w art. 140aa ust. 1, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który tę karę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w razie wniesienia skargi do sądu administracyjnego.
3. Karę pieniężną uiszcza się w formie przekazu na wskazany w decyzji rachunek bankowy. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa obowiązany podmiot.
4. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 2, podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.



5. Obowiązek uiszczenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym kara powinna zostać uiszczona.

#### **Art. 140ad [Kaucja] PRD**

1. W przypadku gdy podczas kontroli zostanie stwierdzone naruszenie, o którym mowa w art. 140aa ust. 1, przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych, osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

2. Kaucję pobiera się:

1) podczas kontroli na drodze – w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą karty płatniczej;

2) w terminie późniejszym – w formie przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, a w przypadku poboru kaucji przez naczelnika urzędu celno-skarbowego – na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu skarbowego określony w przepisach odrębnych, przy czym koszty przelewów ponosi obowiązany podmiot.

3. Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 2 pkt 2. Koszty związane z uiszczeniem kaucji w formie przelewu na rachunek bankowy lub za pomocą karty płatniczej – związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na właściwy rachunek bankowy – pokrywa obowiązany podmiot.

4. Kaucję przekazuje się:

1) na rachunek bankowy określony w decyzji o nałożeniu kary, w terminie, o którym mowa w art. 140 ac ust. 2, albo

2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił, w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji lub orzeczenia uchylającego decyzję o nałożeniu kary pieniężnej.

5. W przypadku gdy wysokość nałożonej kary jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 4 pkt 2.

6. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem pojazdów nienormatywnych ponosi wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym.

Ponadto kary nakładane są również na uczestników transportu drogowego zgodnie z załącznikami do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Przewidziane są tam kary dla kierujących, osoby zarządzające przedsiębiorstwem oraz podmiot wykonujący przewóz drogowy.

Zgodnie z załącznikiem nr I kierujący może zostać ukarany grzywną w drodze postępowania mandatowego za nieokazanie zezwolenie na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach w wysokości 500 zł.

Zgodnie z załącznikiem nr II osoba zarządzająca przedsiębiorstwem może zostać ukarana grzywną w drodze postępowania mandatowego za niewyposażenie kierowcy w zezwolenie na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach w wysokości 500 zł.

Zgodnie z załącznikiem nr III podmiot wykonujący przewóz może zostać ukarany w drodze postępowania administracyjnego za zlecenie przewozu rzeczy pojazdem nienormatywnym podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia.

## Podsumowanie i wnioski

---

Transport ładunków nienormatywnych należy do transportu specjalistycznego, który z roku na rok ma coraz większy udział procentowy w całym transporcie lądowym. Z uwagi na to, że polski przemysł krajowy i eksportowy pręźnie się rozwija, tworząc m.in. elementy elektrowni wiatrowych czy ogromnych konstrukcji budowlanych: mostów, hal czy obiektów przemysłowych, rynek transportowy musi być przygotowany na przewóz tych elementów. Rozwój infrastruktury i urbanizacja również wymagają specjalistycznych sprzętów i urządzeń, które muszą być transportowane pojazdami specjalistycznymi, przystosowanymi do przewozu ładunków ponadnormatywnych.

W pracy wymienione zostały i opisane kategorie pozwoleń na przewozy ładunków nienormatywnych i ich podział. Przybliżona została również tematyka metod załadunku i wyładunku, a także sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych, z uwzględnieniem sposobu zabezpieczeń i sygnalizowania takowego przejazdu. Warto zapoznać się z wymaganiami jakie trzeba spełnić i gdzie się udać, by załatwić odpowiednie dokumenty i pozwolenia, aby bezpiecznie i zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wykonywać transport ponadgabarytowych ładunków.

W pracy scharakteryzowany został zespół pojazdów członowych głównie wykorzystywany w tego typu transportach. Dostrzec można, że w ciągu ostatnich lat jest coraz szerszy wybór pojazdów przystosowanych do transportu ładunków ponadgabarytowych, zarówno jeśli chodzi o marki, jak i rodzaje naczep czy ciągników siodłowych.

Transport ładunków ponadgabarytowych pokazuje jak skomplikowany i pracochłonny jest proces logistyczny i jak wiele czynników, m.in. osobowych musi ze sobą współgrać, aby taki transport został zrealizowany w sposób sprawny i bezpieczny.

# Literatura

---

- Ustawa z dnia 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 317).
- Rozporządzenie ministra infrastruktury 16.12.2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz.U. z dnia 17.12.2004 r.).
- Chwalczuk Ł., *Rewolucja w przewozach ponadgabarytowych*, TSLbiznes, 9/2012, s. 60-63.
- Józwiak Z.: *Techniczne i logistyczne aspekty transportu ładunków ponadnormatywnych*, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013.
- Główny Informator Transportu Drogowego, <http://www.gid.pl/nowe-zasady-przeozu-pojazdami-nienormatywnymi-i-nie-tylko>
- Madej B., Michniak J., Madej R., Kurcz J., *Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego. Podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem*, Akademia Transportu i Przedsiębiorczości, Warszawa 2015.
- Prochowska L., Żuchowska A., *Technika transportu ładunków*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.







# Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

asp. szt. Łukasz Rybiński  
asp. Dariusz Chojnacki

Szkoła Policji w Katowicach  
ul. gen. Jankego 276  
40-684 Katowice-Piotrowice  
[www.katowice.szkolapolicji.gov.pl](http://www.katowice.szkolapolicji.gov.pl)

