

Adam Salomon

ZEZWOLENIA W TRANSPORCIE ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH JAKO NARZĘDZIE POLITYKI GOSPODARCZEJ POLSKI

STRESZCZENIE

Głównym celem artykułu jest pokazanie znaczenia zezwoleń transportowych w transporcie ładunków ponadnormatywnych i konsekwencji ich nieprawidłowego stosowania. W artykule zdefiniowano politykę gospodarczą oraz narzędzia tejże polityki stosowane w Polsce. Posłużyło to do przedstawienia rodzajów zezwoleń w różnych kategoriach drogowych oraz scharakteryzowania organów i trybów wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu z ładunkiem ponadnormatywnym. W przypadku niedostosowania się do wymogów drogowych, przewoźnik ponosi kary pieniężne na podstawie omówionej w artykule tabeli.

Słowa kluczowe: transport ładunków nadgabarytowych, polityka transportowa, zezwolenia w transporcie.

Wstęp

Ładunkiem ponadnormatywnym jest ładunek, który ma charakterystyczne cechy powodujące, że nie nadaje się on do przewozu standardowym środkiem transportu lub składem transportowym. Ładunki ponadnormatywne (nazywane tak w transporcie drogowym) określa się również mianem ładunków nadgabarytowych (w transporcie morskim) lub też ładunków z przekroczoną skrajnią (w transporcie kolejowym). Wynika z tego, że towary przekraczają swoją wielkością i masą dozwolone prawnie normy do poruszania się po drogach. Dla uproszczenia można przyjąć umowne założenie, że ładunki ponadnormatywne

to z reguły ładunki przekraczające: całkowitą długość 16,5 m, i/lub szerokość 2,5 m, i/lub wysokość 4,0 m, i/lub najczęściej 42 tony ciężaru całkowitego [Salomon, 2010b: 57]. Klasyfikacja tego rodzaju transportu powinna przekraczać minimum jeden parametr, aby była uznawana za przewóz ponadnormatywny.

Na cały proces transportu ładunków ponadnormatywnych składa się wiele czynników, na które każda firma transportowa zajmująca się tą dziedziną powinna zwracać uwagę. Różnorodne wymiary, wagi oraz rodzaj przewożonych towarów powodują, że zaplanowany transport powinien być dokładnie sprawdzony zgodnie z normami, aby przewieźć ładunek bezkolizyjnie z punktu nadania do punktu docelowego. Osoba planująca trasę powinna brać pod uwagę różne czynniki zewnętrzne, takie jak: warunki atmosferyczne, warunki drogowe, czas przejazdu oraz przede wszystkim posiadanie odpowiednich zezwoleń administracyjnych.

Przy ładunkach ponadnormatywnych wykorzystuje się bardzo często transport multimodalny, który scala transport drogowy z morskim, kolejowym i/lub lotniczym. Jako środek dowozowy wykorzystywane są różnego rodzaju ciągniki¹ [Prochowski, Żuchowski, 2009: 181] z dostosowanymi naczepami [Salomon, 2010a: 55–56]. Planowanie rozpoczyna się od wytypowania odpowiedniego ciągnika z naczepą. Do przewozu ładunków ponadnormatywnych stosuje się naczepy standardowe, dłużycowe, o obniżonej platformie, niskopodłogowe ciężkie, zagłębione, do przewozu zbiorników oraz modułowe. [Jóźwiak, Kawa, 2009: 5]. Kompleksowo ustala się, jaki rodzaj środka transportu będzie najkorzystniejszy dla danego ładunku. W głównej mierze weryfikuje się trasę, kilometrą, miejsce pochodzenia i przeznaczenia oraz wartość towaru. Przedstawione warunki pozwolą na dobór odpowiednich rozwiązań z punktu widzenia logistycznego.

Osoba odpowiedzialna za cały proces transportowy powinna monitorować przesyłkę oraz pracę ludzi biorących udział przy realizacji projektu. Ważne jest zapoznanie się ze specyfiką wysyłanego towaru, znajomość przepisów drogowych, wymogów terminali kolejowych, morskich i lotniczych, a także dopasowanie się do kryteriów klienta. W przypadku wysyłek dalekomorskich należy

¹ Ciągniki samochodowe do przewozu ładunków ponadgabarytowych dzielą się na: ciągniki siodłowe (do których należą pojazdy samochodowe, posiadające odpowiednią konstrukcję która umożliwia ciągnięcie pojazdów kołowych nie posiadających własnego napędu, specjalnie przystosowane do pracy w zestawach członowych o masie nawet do 250 ton, mające układ jezdny trzy-, cztero- lub pięćosiowy, umożliwiający przeniesienie dużych nacisków od naczepy na siodło i jednocześnie uzyskanie wymaganej siły napędowej), ciągniki balastowe (z własnym napędem, przystosowane do holowania przyczep o dużej ładowności, mające odpowiedni balast, który zwiększa przyczepność kół pojazdu do nawierzchni drogi. Jest to możliwe dzięki ogromnemu naciskowi na osie, który jest większy niż w zwykłym ciągniku siodłowym, jednak cechują się większym promieniem skrętu, co uznaje się za ich wadę. Warto zaznaczyć, że zestaw złożony z ciągnika balastowego i przyczepy porusza się z małą prędkością. Ten typ pojazdów, który może tworzyć zestawy o DMC nawet 250 ton nie jest tak powszechnie eksploatowany przez firmy transportowe. Jedną z przyczyn jest duża cena tych zestawów w porównaniu do ciągników siodłowych) oraz ciągniki siodłowo-balastowe łączą w sobie moc i siłę pociągową ciągników balastowych z uniwersalnym mocowaniem naczep zwanym siodłem z ciągników siodłowych. Takie połączenie pozwala na maksymalne połączenie siły i możliwości skrętu w jednym pojeździe).

upewnić się, że dany statek i port jest w stanie obsłużyć dany ładunek. Należy korzystać z usług przedsiębiorstw, które będą koordynować proces transportowy na każdym etapie, dopilnują szczegółów dokumentacyjnych oraz będą rozwiązywać bieżące problemy transportowe.

1. Definiowane polityki gospodarczej

Gospodarka jest pewnego rodzaju systemem, tzn. zbiorem powiązanych ze sobą elementów, oddziałujących na siebie i wzajemnie uzależnionych. Z połączenia i oddziaływania elementów składających się na system (sfera realna + sfera regulacyjna) powstaje nowa jakość [Wilkin, 2005: 17–29]. W odmienny sposób proces ten jest realizowany w poszczególnych sferach gospodarki – realnej i regulacyjnej [Korrmayr, 1977: 68–72]. Sfera realna gospodarki obejmuje materialną bazę produkcji wraz z zasobami naturalnymi, ludnością i zmianami w jej strukturze oraz wytwarzanymi dobrami produkcyjnymi i konsumpcyjnymi. Sfera regulacyjna gospodarki to zbieranie i przetwarzanie informacji, kreowanie narzędzi regulowania i podejmowania decyzji.

Polityka gospodarcza może być określona jako narzędzie „(...) urzeczywistniania środków realizacji społecznego celu gospodarowania; jest to wyznaczanie i osiąganie celów, ścieżek i sposobów ich realizacji” [Ostapowicz 2013: 111–112; http://www.wneiz.pl/nauka_wneiz/sip/sip32-2013/SiP-32-t1-111.pdf (dostęp: 10.06.2017)]. Według H. Ćwiklińskiego, polityka gospodarcza polega na określaniu celów danego systemu gospodarczego, a także metod, środków i sposobów prowadzących do osiągnięcia tych celów, zgodnie z regułami nauk ekonomicznych [Ćwikliński, 1997: 22]. Polityka gospodarcza (ekonomiczna) dotyczy świadomego oddziaływania władz państwowych oraz instytucji i organizacji międzynarodowych na gospodarkę narodową, na jej dynamikę, strukturę, funkcjonowanie, na stosunki ekonomiczne w państwie, a także na jego relacje gospodarcze z zagranicą, za pomocą określonych narzędzi służących do osiągnięcia zaplanowanych celów [Polityka gospodarcza, 2006; Horodecka, 2008: 161]. Powyższa definicja zawiera w sobie podmiot (kto? – państwo), instrumenty (za pomocą czego? – narzędzia), sposób (co? – działanie świadome i celowe), przedmiot (w jaki sposób? – zjawiska gospodarcze: porządek i struktura gospodarki) i cel (po co? – osiąganie założonych celów).

2. Metody i narzędzia polityki gospodarczej

Polityka gospodarcza jest prowadzona za pomocą odpowiednich metod i narzędzi, które są środkami realizacji celów i zadań. Metoda to uświadomiony i systematyczny sposób działania złożonego, wykorzystujący określone narzędzia, kształtujące ilościowe i jakościowe zjawiska oraz procesy zachodzące w polu

polityki i jej otoczeniu. Metoda, jako świadomy sposób postępowania prowadzący do osiągnięcia zamierzonego celu lub zadania, jest pojęciem szerszym niż narzędzia (środki) polityki [Grzywacz, 2005: 9–11].

Metody polityki gospodarczej (jako działalności) to uporządkowane sposoby gromadzenia i aktywizacji środków gospodarczych (zasobów, strumieni), a także doboru odpowiednich środków do poszczególnych celów [Jarosz, 2002: 6-9]. Nauka polityki ekonomicznej posługuje się tymi samymi metodami co inne nauki ekonomiczne: empirią i dedukcją. Materiał badawczy nad polityką gospodarczą pochodzi z kilku źródeł, głównie ze statystyki gospodarczej (dostarczającej informacji o charakterze retrospektywnym), oficjalnych dokumentów rządu (plany i zamierzenia), aktów normatywnych (zawierających dane zarówno o charakterze retrospektywnym, ale także prospektywnym), prasy, publicystyki i literatury fachowej [Jarosz, 2002: 6–9].

Instrumenty to narzędzia oddziaływania na podmioty gospodarcze, które są elementem składowym każdej polityki. Stosowanie instrumentów w polityce rządowej prowadzi do osiągnięcia pożądanego celu. W literaturze instrumenty polityki gospodarczej najczęściej dzieli się w zależności od sposobu działania na instrumenty regulacji bezpośredniej, którymi są instrumenty o charakterze administracyjno-prawnym (np. zezwolenia) i instrumenty regulacji pośredniej, które obejmują instrumenty ekonomiczne. W praktyce gospodarczej instrumenty ekonomiczne są bardzo często stosowane jako uzupełnienie instrumentów administracyjno-prawnych [Górka i in., 1998: 72–73].

3. Ładunki ponadnormatywne – definicja

Ładunki ponadnormatywne (inaczej nienormatywne, ponadgabarytowe, ponadmetryczne) są to ładunki, których wymiary, ciężar i/lub kształt odbiegają od parametrów ładunków standardowych. Przemieszczanie tych ładunków wymaga użycia specjalnych środków transportu i urządzeń przeładunkowych o udźwigu odpowiadającym ciężarowi ładunku.

W zależności od wymiaru, ciężaru i kształtu ładunki ponadgabarytowe dzielimy najczęściej na: zwykłe, specjalne, ciężkie, ciężkie o masie skupionej, ciężkie przestrzenne oraz długie. Ich podstawowe parametry i typowe przykłady przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Podstawowe rodzaje ładunków ponadnormatywnych przewożone transportem drogowym

Rodzaje ponadgabarytów	Podstawowe parametry	Typowe przykłady
Zwykłe	Ładunki te mają ciężar nieprzekraczający 25 t. Tego typu ładunki można przewozić zwykłym zestawem pociągów wyposażonym w odpowiednie zabezpieczenia i oznakowanie, gdyż ich wymiary nieznacznie przekraczają skrajnię lub zestawami drogowymi wyposażonymi w odpowiednie urządzenia do ich oznakowania i zabezpieczenia. Wymiary ich nieznacznie przekraczają dopuszczalne parametry dla transportu drogowego, tzn. długość 15–16 m, szerokość 3,5–4,0 m oraz wysokość 3,0–3,5 m ³	Różnego rodzaju konstrukcje stalowe, niewielkich rozmiarów maszyny i urządzenia przemysłowe, maszyny robocze, niewielkie zbiorniki
Specjalne	Ładunki te mają duże wymiary, lecz stosunkowo niewielką masę, dlatego ładunki te nie oddziałują negatywnie na infrastrukturę drogową. Jedynym ograniczeniem są wymiary ładunku dochodzące do 5 m długości, 7 m szerokości i 6–7 m wysokości	Elementy komór spalania dla przemysłu energetycznego, elementy urządzeń dla górnictwa, konstrukcje stalowe, zbiorniki
Ciężkie	Masa tego ładunku waha się w granicach 70–100 t	Maszyny i urządzenia dla budownictwa, kotły, różnego rodzaju zbiorniki, obudowy urządzeń dla elektrowni, statki w częściach, wagony kolejowe i tramwajowe oraz całe linie technologiczne dla przemysłu metalurgicznego, samochodowego, chemicznego oraz energetycznego

cd tab. 1

Ciężkie o masie skupionej	Charakteryzują się one dużym ciężarem w stosunku do objętości, a niektóre z nich mogą ważyć 200–300 t. Można je transportować drogą lądową, ale do ich przewozu muszą być użyte specjalne wieloosiowe naczepy lub wieloosiowe wagony kolejowe	Transformatory, generatory i turbiny oraz przemysłowe prasy, wały korbowych silników okrętowych.
Ciężkie przestrzenne	Mogą one ważyć 100–40000 t, a wysokość do 40 m. Tego rodzaju ładunki nie mogą być przewożone drogą lądową, tylko wyłącznie morską lub rzeczną	Przęsła mostów, wieże wiertnicze, dźwigi, rury do rurociągów, suwnice portowe.
Długie	Długość takich ładunków dochodzi do 40–60 m, przy innych wymiarach często odbiegających od normy	Przęsła, filary, elementy suwnic oraz elektrowni wiatrowych, reaktory i kolumny dla przemysłu chemicznego oraz petrochemicznego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Jóźwiak, Kawa, 2009: 2; Januła i in., 2011: 167; W. Galor, A. Galor, 2010: 78; Filina, 2008: 76; Christowa-Dobrowolska, 2011: 468; Żurawski, 2009: 462; Gołemska, 2010: 124].

4. Rodzaje zezwoleń w transporcie

Zezwolenie to decyzja administracyjna, wydana przez ministra właściwego do spraw transportu, Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniająca przewoźnika drogowego do wykonywania określonego rodzaju transportu drogowego [Boruszewski, 2013: 13]. Zezwolenia na przewóz ładunków ponadgabarytowych powinny być zatwierdzone na podstawie specjalnych dokumentów. Określają one możliwość przewozu po drogach publicznych oraz zaplanowanie usunięcia ewentualnych przeszkód na określonej trasie². Zezwolenia specjalne wydawane

² Podstawą prawną jest ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 t.j.), ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 t.j. ze zm) oraz ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 t.j. ze zm.). Pozostałe przepisy wykonawcze to m.in.: rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 marca 2014 r. w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń (Dz. U. z 2014 r., poz. 402), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U.

są wielokrotnie na podstawie aktów prawnych, przy kategorii od I do IV oraz w formie jednorazowej dla kategorii VII³. W zależności od kategorii, forma zezwoleń może być wystawiona na okres od 1 miesiąca aż do 2 lat.

Wykonywanie międzynarodowego transportu kombinowanego [Czermański, 2011: 50]⁴ nie wymaga posiadania zezwolenia zagranicznego ani zezwolenia polskiego przez przewoźnika zagranicznego, jeżeli w umowach międzynarodowych, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, przewidziano wzajemne zwolnienie.

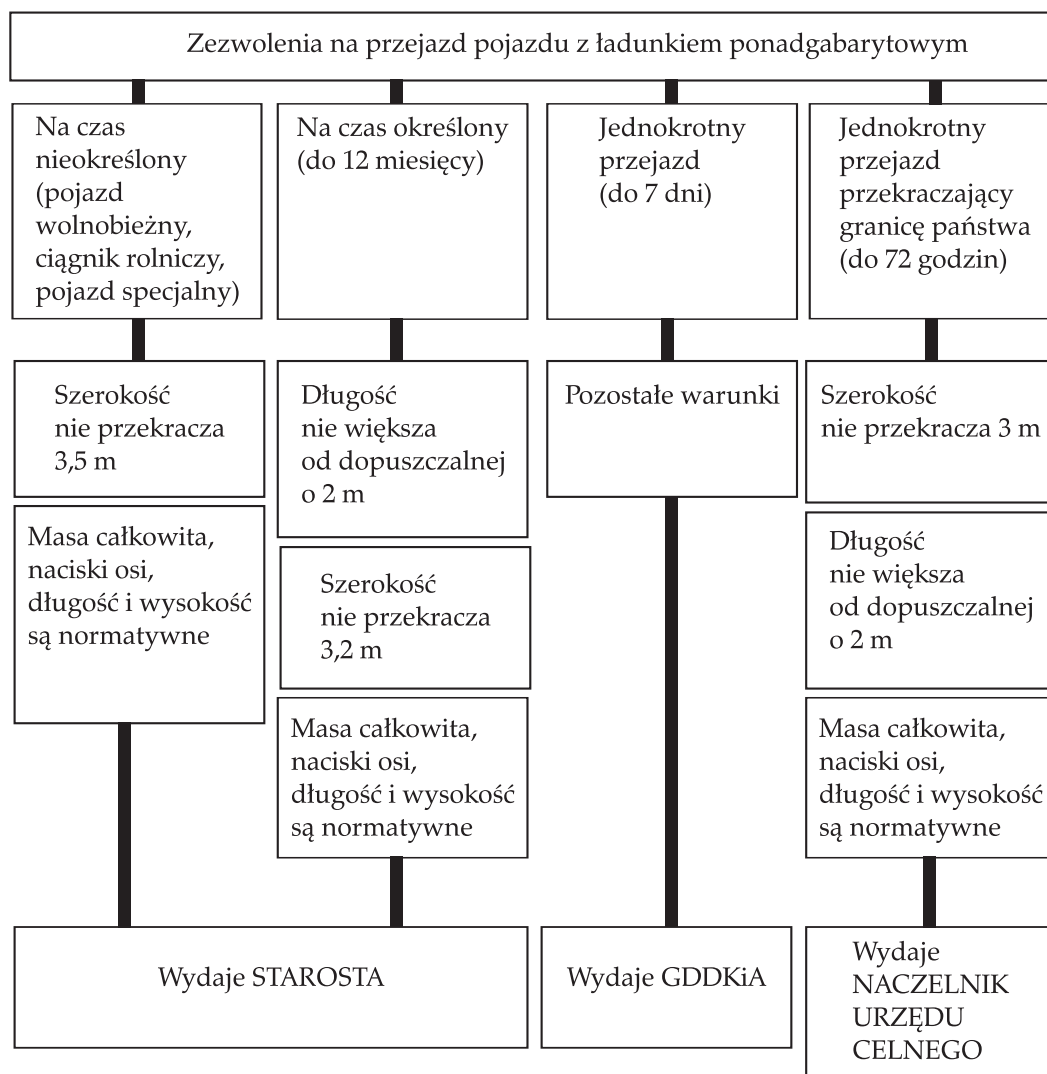
Ten ważny dokument dla przewozu ładunku ponadnormatywnego wydawany jest przez właściwy organ przyporządkowany do odpowiedniej drogi [*Tabella kategorii zezwoleń...*, 2017]. Przy planowaniu transportu należy sprawdzić, czy dana droga jest prywatna czy publiczna, aby móc ubiegać się o zezwolenia specjalne. Kategorie II i III wydawane są przez starostę oraz urząd celny, natomiast przy III i IV dokument wydaje urząd celny oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Przy pozostałych kategoriach o zgodę można ubiegać się tylko u GDDKiA (rys. 1).

Wniosek powinien zawierać pełne dane wnioskodawcy, który ubiega się o możliwość przejazdu. Dokument winien zawierać okres w jakim dany pojazd będzie wykonywał swoją trasę. Dodatkowo powinno się zawrzeć informacje techniczne pojazdu, nacisk i rozstaw osi, rzeczywiste wymiary naczepy i ciągnika, maksymalną ładowność, typ oraz rok produkcji. Na podstawie wszystkich podanych danych, organy specjalne mogą dokładnie zweryfikować wniosek oraz wydać pozytywną lub negatywną decyzję.

z 2013 r., poz. 916), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451), rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 września 2014 r. w sprawie zakresu danych i informacji, które przewoźnik drogowy jest obowiązany przekazywać do organu w związku z prowadzoną działalnością w zakresie przewozu drogowego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1217) oraz Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. 2013 r., poz. 1064).

³ W ustawie z 18 sierpnia 2012 r. określono również, że bez specjalnego zezwolenia pod drogami publicznymi poruszać mogą się pojazdy nienormatywne m.in. następujących rodzajów [5]: autobusy (w zakresie nacisków na osie pojazdu), pojazdy, których szerokość i długość bez ładunku nie przekraczają dopuszczalnych, a które przewożą ładunek wystający poza obrysy pojazdu, pojazdy biorące udział w akcjach ratowniczych oraz bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych, pojazdy zarządu drogi, Policji, ITD., biura Ochrony Rządu, ABW, Agencji Wywiadu, CBA, Straży Granicznej, Służby Więziennej, służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.

⁴ Transport kombinowany to przewóz rzeczy, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener 20-stopowy lub większy korzysta z drogi w początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej. Odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz pomiędzy punktem, gdzie rzeczy są załadowane, i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią kolejową stacją wyładunkową a punktem, gdzie rzeczy są wyładowane, dla końcowego odcinka lub – wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub morskiego portu załadunku lub wyładunku.



Rysunek 1. Organy i tryb wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu z ładunkiem ponadgabarytowym

Źródło: Opracowanie własne.

Zezwolenie kategorii I wydawane jest dla następujących pojazdów:

- wymiary oraz rzeczywista masa całkowita jest nie większa od dopuszczalnych;
- naciski osi nie przekraczają wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

Zezwolenie to wydawane jest przez zarządcę drogi, po której ma poruszać się dany pojazd. Można się starać ubiegać tylko w przypadku kiedy, przejazd ma odbywać się po drogach gminnych, powiatowych lub wojewódzkich.

Zezwolenie kategorii II jest wydawane na przejazd nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej⁵.

⁵ Pojazd nienormatywny - pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach niniejszych.

Zezwolenie takie jest wydawane dla pojazdów poruszających się po drogach publicznych z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Zezwolenie wydaje starosta właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu. Dokument wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.

Zezwolenie takie wydawane jest dla pojazdów, których:

- długość i wysokości oraz rzeczywista masa całkowita jest nie większa od dopuszczalnych;
- naciski osi są nie większe od dopuszczalnych dla danej drogi;
- szerokość nie przekracza normy 3,5 m.

Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III wydaje właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu starosta. W przypadku wjazdu pojazdu na teren RP zezwolenie kat. III wydaje także naczelnik urzędu celnego:

- 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.

W przypadku wjazdu pojazdu na teren RP zezwolenie kat. IV wydaje także naczelnik urzędu celnego. Zezwolenie kategorii IV uprawnia także do poruszania się pojazdami i drogami określonymi dla kategorii III.

Zezwolenie kat. IV wydawane jest dla następujących pojazdów poruszających się po wszystkich drogach krajowych dla pojazdów nienormatywnych:

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

W przypadku wjazdu pojazdu na teren RP zezwolenie kat. V wydaje także naczelnik urzędu celnego.

Podmiot posiadający zezwolenie kategorii V, planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe, pojazdem,

szej ustawy, albo którego wymiary i masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach o ruchu drogowym, z wyłączeniem autobusów w zakresie nacisków osi (art. 4 ust. 25 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz.U. z 2013 r. poz. 260). Art. 39 ust 1 ustawy o drogach publicznych zakazuje poruszania się po drogach pojazdów innych niż normatywne. Dopuszczalne wymiary (długość, szerokość, wysokość), masy (całkowita oraz ładowność) i naciski osi pojazdów zostały opisane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r., nr 32, poz. 262 z późn. zm.).

którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie zarządcę drogi właściwego dla tego mostu lub wiaduktu o terminie i trasie planowanego przejazdu, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7 dzień terminu jest ostatecznym dniem wpływu zawiadomienia do organu. Zarządca drogi najpóźniej 3 dni przed datą planowanego przejazdu potwierdza przyjęcie zawiadomienia i może określić warunki przejazdu przez most lub wiadukt albo zgłosić uzasadniony sprzeciw. Zabronione jest wykonywanie przejazdu przez most lub wiadukt w przypadku zgłoszenia sprzeciwu albo niezgodnie z warunkami przejazdu przez ten obiekt. Zezwolenie kat. V wydawane jest dla następujących pojazdów:

- o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi;
- 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;
- o rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 t.

Podmiot posiadający zezwolenie kategorii VI, planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie zarządcę drogi właściwego dla tego mostu lub wiaduktu o terminie i trasie planowanego przejazdu, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7. dzień terminu jest ostatecznym dniem wpływu zawiadomienia do organu. Zarządca drogi najpóźniej 3 dni przed datą planowanego przejazdu potwierdza przyjęcie zawiadomienia i może określić warunki przejazdu przez most lub wiadukt albo zgłosić uzasadniony sprzeciw. Zabronione jest wykonywanie przejazdu przez most lub wiadukt w przypadku zgłoszenia sprzeciwu albo niezgodnie z warunkami przejazdu przez ten obiekt. Zezwolenie kategorii VI uprawnia także do poruszania się pojazdami i drogami określonymi dla kategorii V.

Zezwolenie kat. VI wydawane jest dla następujących pojazdów poruszających się po drogach krajowych zgodnie z wykazem wskazanym przez organ wydający dla pojazdów nienormatywnych:

- o szerokości nieprzekraczającej: 3,4 m dla drogi jednojezdniowej, 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A (autostrada), S (droga ekspresowa) i GP (drogi krajowe);
- 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.

Zezwolenie kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu. Zezwolenie wydaje się

dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I – VI.

Zezwolenie może być wydane, pod warunkiem że:

- ładunek jest niepodzielny⁶;
- uzyskano na przejazd zgodę zarządcy drogi, właściwego dla trasy przejazdu;
- istnieją możliwości wyznaczenia trasy przejazdu zapewniającej bezpieczeństwo oraz efektywność ruchu drogowego, a w szczególności:
 - natężenie ruchu umożliwia bezpieczny przejazd pojazdu nienormatywnego;
 - stan techniczny budowli usytuowanych w ciągu rozpatrywanej trasy przejazdu, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, umożliwia przejazd;
- przejazd nie stwarza zagrożenia stanu technicznego obiektów budowlanych położonych w pobliżu trasy przejazdu.

Zezwolenie wydaje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg i po uiszczeniu opłaty, w terminie 14 dni roboczych od dnia złożenia wniosku. Jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego wymaga określenia zakresu przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu, termin wydania zezwolenia może ulec przedłużeniu do 30 dni jednakże organ wydający zezwolenie ma obowiązek powiadomić o tym przewoźnika w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku. Zezwolenie takie ważne jest przez 14 dni na przejazd jednokrotny lub przez 30 dni na przejazdy wielokrotne

W zezwoleniu wskazany jest:

- okres ważności zezwolenia;
- trasa przejazdu;
- liczba przejazdów;

⁶ Ładunek niepodzielny to ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków. Obecna definicja ładunku niepodzielnego uniemożliwia w praktyce nabycie odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdami na pograniczu normatywności. W przypadku dróg krajowych oznaczonych dopuszczalnym naciskiem osi do 8 lub 10 ton, bardzo często dochodzi do nałożenia kar na przewoźnika za brak zezwolenia kategorii IV. Pojazd nie przekracza dopuszczalnych wymiarów lub masy całkowitej, nacisk osi wynosi np. 10,2 tony, przewoźnik posiada zezwolenia na przejazd pojazdem do 11,5 tony nacisku na oś, a mimo wszystko zostaje obciążony karą. Przyczyną nałożenia kary jest z „podzielność ładunku”. Organy kontrolne nie uznają posiadanych zezwoleń i nakładają kary administracyjne. Ten przypadek dotyczy przede wszystkim standardowych zespołów pojazdów, które w liczbie setek tysięcy sztuk poruszają się codziennie po polskich drogach. Por. wyroki NSA: VI SA/Wa 3408/14, <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/C3DC113AAF> (dostęp: 01.05.2017), II SA/Rz 124/15, <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/5CF462960C> (dostęp: 10.06.2017), II SA/Rz 1526/14, http://www.orzeczenia-nsa.pl/wyrok/ii-sa-rz-1526-14/oplaty_i_kary_za_przejazd_pojazdem_nienormatywnym_ruch_drogowy/23ede9.html (dostęp: 10.06.2017), VIII SA/Wa 536/14, http://www.orzeczenia-nsa.pl/wyrok/viii-sa-wa-536-14/transport_drogowy_i_przewozy/153c2cc.html (dostęp: 10.06.2017), VI SA/Wa 2206/14, http://www.orzeczenia.com.pl/orzeczenie/mwr6h/wsa,VI-SA-Wa-2206-14,oplaty_i_kary_za_przejazd_pojazdem_nienormatywnym/2/ (dostęp: 10.06.2017).

- pojazd, którym będzie wykonywany przejazd;
- warunki przejazdu, w tym zakres dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu;
- sposób pilotowania, o ile jest ono wymagane.

Zezwolenie wydawane jest na drogi wskazane w zezwoleniu dla pojazdów:

- o wymiarach oraz rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I – VI;
- o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

W tabeli 2 przedstawiono terminy ważności i opłaty za wydanie poszczególnych kategorii zezwoleń w drogowym transporcie ładunków ponadnormatywnych.

Tabela 2. Terminy ważności i opłaty za wydanie poszczególnych kategorii zezwoleń w drogowym transporcie ładunków ponadnormatywnych

Kategoria zezwolenia	Termin ważności (miesiące)	Wysokość opłat (PLN)
I	1	50,00
	6	100,00
	12	200,00
II	12	100,00
III	1	200,00
	6	400,00
	12	1200,00
	24	2000,00
IV	1	500,00
	6	1000,00
	12	2000,00
	24	3000,00
V	1	600,00
	6	1200,00
	12	2400,00
	24	3600,00
VI	1	800,00
	6	1600,00
	12	3200,00
	24	4800,00

cd tab. 2

VII	14 dni – na jednokrotny przejazd	500,00 na jednokrotny przejazd pojazdu, którego wymiary przekraczają wielkości ustalone dla kategorii III i IV i którego naciski osi i masa nie są większe od dopuszczalnych 1600,00 na jednokrotny przejazd pojazdu w pozostałych przypadkach
	30 dni – na wielokrotny przejazd	$O_n = p_j + (n - 1) \times 0,7 \times p_j$ gdzie: O_n – wysokość opłaty za wydanie zezwolenia, n – liczba przejazdów pojazdu nienormatywnego, p_j – stawka opłaty za wydanie zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego

Źródło: [<https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/user/236/TABELA%20kategorii%20zezwolen%20i%20oplat.pdf> (dostęp: 10.06.2017)].

5. Kary dla przewoźników związane z transportem drogowym towarów

Pojazdy, które przekraczają dopuszczalne normy wymiarowe, wymagają specjalnego zezwolenia na przewóz. Oczekiwanie na wydanie zezwolenia powoduje, że czasem przewoźnicy naginają normy prawne i dopuszczają się przewozu bez wymaganych dokumentów. Od 2012 r. wprowadzono zmiany w regulacjach prawnych, mówiące o tym, że nie tylko przewoźnik ponosi odpowiedzialność za niedopilnowanie spraw związanych z otrzymaniem odpowiednich zezwoleń, ale również nadawca ładunku oraz spedytor, który planuje i organizuje cały przebieg związany z przewozem ładunku ponadgabarytowego. Z punktu widzenia prawa jest to bardzo dobre rozwiązanie, gdyż nadawcy często naginają rzeczywistą wagę w dokumentach. Skutkiem tego przy kontrolach drogowych okazuje się, że faktyczna waga ładunku jest znacznie wyższa, a kara za to wykroczenie była nakładana na przewoźnika. W głównej mierze odpowiedzialność za załadunek, jak i ujawnienie szczegółów ładunkowych leżą po stronie załadowcy. Natomiast w praktyce było inaczej, ponieważ ani przewoźnik, ani kierowca nie był w stanie zweryfikować wagi brutto towaru jaki obecnie przewozi [Kaizer i in., 2016: 176–178]. Aby nie dopuścić do podobnych tego typu sytuacji oraz zapewnić bezpieczeństwo na drodze i na morzu, wprowadzono nowe wymagania prawne IMO dotyczące weryfikacji masy kontenerów w transporcie morskim (*Verified Gross Mass*) [*Safety of Life...*, 2017].

Nowa regulacja SOLAS została wprowadzona w życie 1 lipca 2016 r.⁷ Nakłada ona zweryfikowanie rzeczywistej masy ładunku przez załadowcę, masa ta musi

⁷ Nowe postanowienia Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) wprowadzają obowiązek podawania przez załadowcę kontenera eksportowanego/zamykanego na terenie danego państwa-strony konwencji, zweryfikowanej masy kontenera (VGM) oraz przekazania informacji o VGM

zostać przekazana do linii żeglugowej w której został złożony booking. Cała odpowiedzialność za przekazanie informacji omija przewoźnika, który dokonuje jedynie przewozu kontenera. Nowe zasady spowodowały, że bez przekazania rzetelnej informacji do armatora, nasz ładunek nie zostanie załadowany na statek. Ułatwiło to również pracę operatorów statków, łatwiej jest przygotować plan sztauerski, znając wagę i wymiar każdego ładunku. Umożliwia to bezpieczny transport morski. Regulacja dotyczy transportu morskiego, natomiast podczas ważenia taboru wraz z kontenerem, możemy sprawdzić czy dany pojazd nie został przeładowany mimo swoich możliwości. W przypadku ewentualnych kontroli pełna odpowiedzialność leży po stronie załadowcy, który weryfikując rzeczywistą masę brutto, podał nieprawdziwą informację, podpisując się pod tym imieniem i nazwiskiem. Zgodnie z nowelizacjami załadowca ma możliwość podania wagi za pomocą dwóch metod.

Pierwsza metoda zapewnia pomiar zamkniętego kontenera po jego załadunku. Weryfikację wagi dokonuje się przy użyciu wagi III kategorii, odpowiednio skalibrowanej [*SOLAS Verified Gross...*, 2017].

Druga metoda umożliwia pomiar poszczególnych partii ładunkowych uwzględniając opakowanie (paleta, karton, skrzynia) oraz materiału szauerskiego dodając do tary kontenera.

W praktyce większość załadowców decyduje się na zastosowanie metody pierwszej. Zlecane jest wówczas ważenie kontenerów na wyznaczonych depotach lub terminalach, które wprowadziły w swój zakres usług taką możliwość.

Od końca marca 2017 r. terminal DCT Gdańsk wprowadził system e.BRAMA, który skupia dane większości przewoźników, wjeżdżających i wyjeżdżających z portu [*e.BRAMA. Podręcznik użytkownika...*, 2017]⁸. Terminal zapewnia, że archiwum będzie obejmowało dane techniczne pojazdów, a w przypadku ciężkich sztuk kontenerowych, będzie możliwość sprawdzenia czy dany pojazd nie łamie przepisów drogowych i prawnych. W tej sytuacji taki pojazd nie będzie mógł opuścić terminalu z załadowanym kontenerem czy też ładunkiem drobnicowym [Kaizer, 2016: 173–175].

do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego, z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby informacja o VGM mogła być użyta przy tworzeniu planu załadunku statku. Wytyczne Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w zakresie określania od 1 lipca 2016 roku, zweryfikowanej masy kontenera (VGM) zgodnie z Prawidłem 2 Rozdziału VI Konwencji SOLAS. Oficjalna strona internetowa Urzędu Morskiego w Szczecinie, http://www.ums.gov.pl/karty/IBZ/Kontenery/Pkt%202%20-%20Wytyczne_MGMi%C5%BB%C5%9A%20ws_wazenia_kontenerow.pdf (dostęp: 10.06.2017).

⁸ e.BRAMA to system wcześniejszej awizacji samochodów ciężarowych (ang. VBS – vehicle booking system), który obejmie wszystkich przewoźników przyjeżdżających do DCT Gdańsk. Tego typu systemy funkcjonują powszechnie w największych portach Europy i świata, w tym np. w Hamburgu, Antwerpii, Rotterdamie czy Felixstowe. Dzięki systemowi kierowcy oraz firmy przewozowe będą mogli samodzielnie decydować, kiedy chcą złożyć lub odebrać pełny kontener (proces nie dotyczy pustych kontenerów). Po wyborze odpowiedniego przedziału czasowego – będzie to możliwe po zalogowaniu się w systemie e.BRAMA – kierowca deklaruje przyjazd na terminal w tych godzinach.

Zakończenie

Transport ponadgabarytowy rozpoczął swoje funkcjonowanie już w czasach starożytnych. Do rozbudowy miast, mostów, budynków wymagane były elementy konstrukcyjne, które odbiegały w wymiarach od podstawowych norm. Ludzki umysł udoskonalił technikę i proces transportowy o dodatkowe maszyny, ciągniki, naczepy oraz sprzęt wspomagający transport. Współcześnie szacuje się, że transport ładunków ponadnormatywnych wynosi pomiędzy 10% a 15% całego transportu międzynarodowego i krajowego [Ponadgabarytowe prawo, 2012]. Z każdym kolejnym rokiem technologia pozwala na wykorzystanie urządzeń, które ułatwiają załadunek, przeładunek oraz rozładunek w wielu miejscach na świecie.

Wykwalifikowana kadra pracownicza, odpowiedni sprzęt oraz dobrze zaplanowany łańcuch dostaw pozwoli na kompletne przetransportowanie ponadgabarytu. Przez cały okres rozwijania transportu wprowadzono normy i przepisy prawne, które umożliwiły uczestnikom ruchu na przewóz odpowiednimi środkami transportu, nie naginając prawa ruchu drogowego. Pomimo wielu kruczków prawnych osoba odpowiedzialna za organizację procesu logistycznego jest w stanie zorganizować odpowiedni sprzęt, przygotować zestaw samochodowy, przesłać gotową ofertę klientowi oraz otrzymać stosowne zezwolenia na przewóz drogami publicznymi.

Realizacja procesu logistycznego ładunków ponadnormatywnych jest czasochłonna dlatego firmy specjalizujące się w przygotowaniach wysyłek przedstawiają swoje oferty z bardzo wysokimi kosztami manipulacyjnymi. Wymagane jest zaangażowanie dodatkowych firm pośredniczących w transporcie, kontrolowaniu oraz w operacjach przeładunkowych. Im więcej występuje czynności oraz osób tym koszty są wyższe niż przy realizacji normalnego transportu drobnicowego czy kontenerowego.

Realizując transport ładunków ponadnormatywnych, należy pamiętać o przestrzeganiu przepisów prawnych, drogowych oraz wypunktować wszystkie najważniejsze elementy, aby realizacja przebiegła bez dodatkowych kosztów oraz przestojów. Na transport tego typu wpływa bardzo wiele czynników, które należy zawsze brać pod uwagę przy jego realizacji.

Literatura

- Boruszewski D., Jackowski M., Hołoweńko S., 2013, *Wymagane dokumenty podczas wykonywania przewozu drogowego*, Materiały dydaktyczne nr 114, Zakład Ruchu Drogowego, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo, <http://www.csp.edu.pl/download/6/16774/WymaganedokumentypodczaswykonywaniaprzewozudrogowegoDBoruszewskiMJackowskiSHolow.pdf> (dostęp: 10.06.2017).
- Christowa-Dobrowolska M., 2011, *Logistyka i technika transportu ładunków nienormatywnych drogą wodną*, „Logistyka”, nr 5.

- Czermański E., 2011, *Zagadnienia terminologiczne transportu wielogabarytowego*, „Współczesna Gospodarka” Vol. 2 Issue 2, http://en.wspolczesnagospodarka.pl/wp-content/uploads/2012/03/5.E.Czerma%C5%84ski_WG_GM_2_2011.pdf (dostęp: 10.06.2017).
- Tabela kategorii zezwoleń i opłat oraz organa wydające, 2017, <https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/user/236/TABELA%20kategorii%20zezwolen%20i%20oplat.pdf> (dostęp: 10.06.2017)
- Ćwikliński H., 1997, *Pojęcie i zakres polityki gospodarczej. Klasyfikacja ekonomicznych funkcji państwa*, [w:] *Polityka gospodarcza*, red. H. Ćwikliński, Wyd. UG, Gdańsk.
- e.BRAMA. *Podręcznik użytkownika systemu awizacji samochodów ciężarowych*, 2017, DCT Gdańsk SA, <http://dctgdansk.pl/wp-content/uploads/2017/01/e-brama1.8.pdf> (dostęp: 10.06.2017).
- Filina L., 2008, *Ładunki w zintegrowanych systemach transportowych* [w:] *Zintegrowane łańcuchy transportowe*, red. I.N. Semenov, Difin, Warszawa.
- Galor W., Galor A., 2010, *Transport ładunków ponadgabarytowych – wybrane zagadnienia*, „Drogi lądowe, powietrzne, wodne”, nr 1(21).
- Gołębska E., 2010, *Transport w logistyce* [w:] *Kompendium wiedzy o logistyce*, red. E. Gołębska, PWN, Warszawa.
- Grzywacz W., 2005, *Polityka społeczno-gospodarcza. Istota i założenia metodyczne*, Wyższa Szkoła Zawodowa „Oeconomicus” Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Szczecinie, Szczecin.
- Horodecka A., 2008, *Ewolucja celów polityki gospodarczej. Rola zmian otoczenia*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Januła E., Truś T., Gutowska Ż., 2011, *Spedycja*, Difin, Warszawa.
- Jarosz A., 2002, *Polityka ekonomiczna*, Oficyna Wydawnicza Fundacji Uniwersyteckiej KUL, Stalowa Wola.
- Jóźwiak Z., Kawa M., 2009, *Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań logistycznych w transporcie ładunków ponadnormatywnych*, [w:] „Logistyka”, nr 4.
- Kaizer A., Ziajka E., Truszczyński M., 2016, *Ocena założeń rozwojowych trójmiejskich terminali kontenerowych*, „Inżynieria Morska i Geotechnika”, nr 3.
- Korrmaj J., 1977, *Anti-Equilibrium. Teoria systemów gospodarczych*, PWN, Warszawa.
- Oficjalna strona internetowa Urzędu Morskiego w Szczecinie, http://www.ums.gov.pl/karty/IBZ/Kontenery/Pkt%20%20-%20Wytyczne_MGMi%C5%BB%C5%9A%20ws_wazenia_kontenerow.pdf (dostęp: 10.06.2017).
- Ostapowicz B., 2013 *Współczesna polityka gospodarcza w warunkach globalizacji*, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 32, http://www.wneiz.pl/nauka_wneiz/sip/sip32-2013/SiP-32-t1-111.pdf (dostęp: 10.06.2017).
- Polityka gospodarcza*, 2006, pod red. B. Winiarskiego, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Ponadgabarytowe prawo*, 2012, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 8 z 22 lutego.
- Prochowski L., Żuchowski A., 2009, *Technika transportu ładunków*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 marca 2014 r. w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń (Dz.U. z 2014.402).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 września 2014 r. w sprawie zakresu danych i informacji, które przewoźnik drogowy jest obowiązany przekazywać do organu w związku z prowadzoną działalnością w zakresie przewozu drogowego (Dz. U. 2014.1217).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r., nr 32, poz. 262 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz.U. z 2013.916).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. z 2012 r., poz. 451).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz.U. 2013.1064).
- Safety of Life at Sea (SOLAS) Verified Gross Mass (VGM). Frequently Asked Questions: SOLAS VGM Requirements – OOCL, 2017, http://www.oocl.com/eng/resourcecenter/vgm/Documents/OOCL_SOLAS_VGM_FAQ.pdf (dostęp: 10.06.2017).
- Salomon A., 2010a, *Przewozy ładunków ponadgabarytowych na zapleczu portów morskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Studia i materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego. Biznes elektroniczny, Gospodarka globalna, Transport i handel morski, nr 7.
- Salomon A., 2010b, *Przewóz ładunków ponadgabarytowych transportem kolejowym w Polsce*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, nr 67.
- SOLAS Verified Gross Mass (zweryfikowana masa brutto). Przewodnik załadowcy Kuehne+Nagel, 2017, https://pl.kuehne-nagel.com/fileadmin/country_page_structure/EE/Poland/Documents/2016_06_03_SOLAS_VGM-pl.pdf (dostęp: 10.06.2017).
- Tabela kategorii zezwoleń i opłat oraz organa wydające, 2017, <https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/user/236/TABELA%20kategorii%20zezwolen%20i%20oplat.pdf> (dostęp: 10.06.2017).
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 t.j.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 t.j. ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2013 r., poz. 1414 t.j. ze zm.).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 260).
- Wilkin J., 2005, *Społeczny proces gospodarowania a ekonomia*, [w:] *Ekonomia dla prawników i nie tylko*, red. M. Bednarski, J. Wilkin, Wyd. Prawnicze LexisNexis, Warszawa.
- Wyrok NSA: II SA/Rz 124/15, <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/5CF462960C> (dostęp: 10.06.2017).
- Wyrok NSA: II SA/Rz 1526/14, http://www.orzeczenia-nsa.pl/wyrok/ii-sa-rz-1526-14/oplaty_i_kary_za_przejazd_pojazdem_nienormatywnym_ruch_drogowy/23ede9.html (dostęp: 10.06.2017).
- Wyrok NSA: VI SA/Wa 2206/14, http://www.orzeczenia.com.pl/orzeczenie/mwr6h/wsa,VI-SA-Wa-2206-14,oplaty_i_kary_za_przejazd_pojazdem_nienormatywnym/2/ (dostęp: 10.06.2017).
- Wyrok NSA: VI SA/Wa 3408/14, <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/C3DC113AAF> (dostęp: 10.06.2017).
- Wyrok NSA: VIII SA/Wa 536/14, http://www.orzeczenia-nsa.pl/wyrok/viii-sa-wa-536-14/transport_drogowy_i_przewozy/153c2cc.html (dostęp: 10.06.2017).
- Żurawski J., 2009, *Transport ładunków ponadnormatywnych* [w:] *Podręcznik spedytora*, red. D. Marciniak-Neider, J. Neider, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia.

**AUTHORIZATION IN OVERSIZED CARGO TRANSPORTATION
AS A POLICY TOOLS IN POLAND****SUMMARY**

The main purpose of the article is to show the importance of transport authorizations in the transport of oversized loads and the consequences of their misuse. The article defines the economic policy and tools of this policy, applied in Poland. This has served to illustrate the types of authorizations in different road categories and to characterize the bodies and modes of licensing of vehicles with oversized loads. In case of non-compliance with the requirements of the road, the carrier bears fines on the basis of the table in the article.

Keywords: transport of oversized loads, transport policy, transport authorization.

