



PILOTOWANIE POJAZDÓW NIENORMATYWNYCH

Opracował:

Marcin Mroczkowski

Wojewódzki Inspektorat Transportu
Drogowego w Bydgoszczy

MATERIAŁ INFORMACYJNY

przygotowany przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy
oraz Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
uwzględniający stan prawny obowiązujący od dnia 17 lutego 2024 r.

Bydgoszcz, 31 stycznia 2024 r.

UWAGA

Material ten nie stanowi wykładni przepisów prawa i jako taki nie może być traktowany, lecz jest jedynie wskazówką co do sposobu ich stosowania.

Wykorzystane w tym materiale grafiki i zdjęcia mają charakter wyłącznie poglądowy.

1. WYMAGANIA PRAWNE DOTYCZĄCE PILOTOWANIA

Zasady pilotowania pojazdów nienormatywnych określają niżej wymienione akty prawne:

- 1) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1047, z późn. zm.),
- 2) rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2012 r., poz. 629) – obowiązujące do dnia 16 lutego 2024 r.,
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2487) – **obowiązujące od dnia 17 lutego 2023 r.**,
- 4) rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1101).

Warunki poruszania się po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych określa ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1047, z późn. zm.).

Art. 64 ust. 1

1. Ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem:

- 1) uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ, a w przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy;
- 2) przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu, o którym mowa w pkt 1;
- 3) **pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego** na warunkach i w sposób określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, w tym przez wymaganą liczbę pojazdów wyposażonych i oznakowanych zgodnie z tymi przepisami;
- 4) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.

Art. 64i ust. 2

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie, mając na uwadze potrzebę zapewnienia rozpoznawalności przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas takiego przejazdu.

Wypełnieniem pierwotnej delegacji ustawowej zawartej w art. 64i ust. 2 stało się rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2012 r., poz. 629), które przez ponad 11 lat obowiązywania (od dnia 19 października 2012 r. do dnia 16 lutego 2024 r.) nie podlegało żadnym nowelizacjom, np. uwzględniającym postęp techniczny i zmieniające się wymagania europejskie w zakresie konstrukcji, wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie. Standardy europejskie w zakresie konstrukcji, oznakowania i wyposażenia pojazdów wykonujących pilotowanie wyglądają tak:



Tymczasem pojazd wykonujący pilotowanie zgodny z krajowymi wymogami prawnymi dotyczącymi pilotowania pojazdów nienormatywnych obowiązującymi do dnia 16 lutego 2024 r. wygląda tak:



W praktyce pilotowaniem pojazdów nienormatywnych zajmują się podmioty nieprofesjonalne i wówczas pilotowanie pojazdów nienormatywnych wygląda tak:



Mając na uwadze powyższe Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego (OSPTN), zrzeszające m.in. przedsiębiorstwa zajmujące się profesjonalnie pilotowaniem pojazdów nienormatywnych, już w 2015 r. opracowało pierwsze założenia nowego rozporządzenia w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych. Główne cele nowego rozporządzenia to:

- 1) zwiększenie bezpieczeństwa przejazdów pojazdów nienormatywnych, w tym pilotów oraz innych uczestników ruchu drogowego;
- 2) dostosowanie oznakowania i wyposażenia pojazdów wykonujących pilotowanie do standardów obowiązujących w tym zakresie w krajach Europy Zachodniej, które muszą spełniać polscy przedsiębiorcy branży pilotażu świadczący swoje usługi w przejazdach międzynarodowych realizowanych poza granicami Polski.

Projekt znowelizowanego rozporządzenia został złożony do Ministerstwa Infrastruktury przez stronę społeczną (OSPTN) na początku 2016 r. i przez kilka lat oczekiwał na podjęcie nad nim prac, następnie podlegał wielu konsultacjom, aby wreszcie doczekać się wydania w dniu 8 listopada 2023 r. i ogłoszenia w dniu 16 listopada 2023 r. w Dzienniku Ustaw pod poz. 2487. Termin wejścia w życie nowych regulacji ustalono na 3 miesiące od dnia ogłoszenia, tj. w dniu **17 lutego 2024 r.** Do tego dnia pojazdy wykonujące pilotowanie, w zakresie swojej konstrukcji, oznakowania i wyposażenia, muszą zostać dostosowane do wymagań nowego rozporządzenia. Jednocześnie do dnia 16 lutego 2024 r. pilotowanie pojazdów nienormatywnych mogą wykonywać pojazdy spełniające dotychczasowe wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych.

Opracował: Marcin Mroczkowski – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy



Przepisy § 2 rozporządzenia Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2487) regulują generalne wymogi dotyczące sposobu pilotowania pojazdów nienormatywnych.

1. Pojazd nienormatywny, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 23,00 m;
- 2) szerokość pojazdu – 3,20 m;
- 3) wysokość – 4,50 m;
- 4) masa całkowita – 60 t,

- powinien być pilotowany przez **jeden** pojazd wykonujący pilotowanie.

2. Pojazd nienormatywny, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- 1) długość pojazdu – 30,00 m;
- 2) szerokość pojazdu – 3,60 m;
- 3) wysokość – 4,70 m;
- 4) masa całkowita – 80 t,

- powinien być pilotowany przy użyciu **dwóch** pojazdów wykonujących pilotowanie, poruszających się z przodu i z tyłu pojazdu.

3. Pojazdy nienormatywne poruszające się w kolumnie powinny być pilotowane przy użyciu **dwóch** pojazdów wykonujących pilotowanie, poruszających się z przodu i z tyłu kolumny.

UWAGA!

Pomimo, że parametry każdego z pojazdów nienormatywnych nie będą wymagały pilotowania, to w sytuacji kiedy co najmniej dwa takie pojazdy nienormatywne będą poruszały się bezpośrednio jeden za drugim, tym samym tworząc kolumnę pojazdów nienormatywnych, będą wymagały pilotowania przez dwa pojazdy wykonujące pilotowanie, poruszające się na początku i na końcu kolumny (jeden z przodu kolumny i jeden z tyłu kolumny).

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 3 ustawy-Prawo o ruchu drogowym, liczba pojazdów jadących w kolumnie, innych niż samochody osobowe, motorowery, motocykle, rowery, wózki rowerowe lub hulajnogi elektryczne, nie może przekraczać 5 (pięć). Zatem kolumna pojazdów składająca się z nienormatywnych samochodów ciężarowych lub zespołów pojazdów składających się z pojazdów ciężarowych i przyczep lub naczep, nie może liczyć więcej niż 5 takich pojazdów.

Dodatkowo kolumna pojazdów nienormatywnych powinna być pilotowana przez co najmniej 2 pojazdy wykonujące pilotowanie.



2. OBOWIĄZKI PILOTA POJAZDÓW NIENORMATYWNYCH

Obowiązki pilota pojazdów nienormatywnych określa § 5 rozporządzenia Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2487).

1. Pilot na drodze wykonuje zespół czynności w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz zminimalizowania utrudnień w ruchu drogowym podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych, korzystając z pojazdu wykonującego pilotowanie.

2. Podczas pilotowania pilot:

- 1) zapewnia właściwą organizację przejazdu pojazdów nienormatywnych zgodnie z warunkami zawartymi w zezwoleniu, albo warunkami określonymi przez zarządcę dla przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt, o których mowa w art. 64c ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) sprawuje bezpośredni nadzór nad przejazdem pojazdów nienormatywnych w czasie przejazdu i postoju;
- 3) kieruje ruchem drogowym w niezbędnym zakresie określonym przepisami o kierowaniu ruchem drogowym;
- 4) podejmuje decyzję o wstrzymaniu pilotowania w razie powstania istotnego utrudnienia w ruchu drogowym lub zagrożenia jego bezpieczeństwa.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 4 (powstanie istotnego utrudnienia w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa) pilot niezwłocznie zawiadamia o tym zarządcę drogi oraz Policję.

UWAGA!

Obowiązkiem pilota jest zapewnienie warunków przejazdu pojazdu nienormatywnego zawartych w zezwoleniu – przy czym warunki przejazdu zawarte są tylko w zezwoleniu kategorii V. Obowiązkiem pilota jest także zapewnienie warunków określonych przez zarządcę dla przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt – przy czym obowiązek zgłoszenia przejazdu przez most lub wiadukt położony na drogach innych niż krajowe dotyczy przejazdu pojazdu nienormatywnego o przekroczonej dopuszczalnej masie całkowitej realizowanego na podstawie zezwolenia kategorii IV.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wskazuje:

Art. 64d ust. 1 pkt 5

Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym, wskazując w nim **warunki przejazdu**, w tym zakres dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu.

Art. 64c ust. 9

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

Art. 64c ust. 10

Zarządca drogi, w przypadku zgłoszenia planowanego przejazdu przez most lub wiadukt, najpóźniej 3 dni przed datą planowanego przejazdu potwierdza przyjęcie zawiadomienia i może określić **warunki przejazdu** przez most lub wiadukt albo zgłosić uzasadniony sprzeciw.

Art. 64c ust. 11

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

Art. 64c ust. 12

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

Art. 64c ust. 13

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

3. WYMAGANIA DLA OSÓB WYKONUJĄCYCH PILOTOWANIE

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wskazuje:

Art. 2 pkt 35c

PILOT – osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu.

Art. 5

1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe.

2. Polecenia i sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli mają pierwszeństwo przed sygnałami świetlnymi i znakami drogowymi.

Art. 6 ust. 1

Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze:

- 1) policjant;
- 2) żołnierz Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia;
- 3) funkcjonariusz Straży Granicznej;
- 3a) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego;
- 3b) umundurowany funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej;
- 3c) strażnik gminny (miejski);
- 4) pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym;
- 5) osoba działająca w imieniu zarządcy drogi lub osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządcy drogi;
- 6) osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w wyznaczonym miejscu;
- 7) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci;
- 7a) ratownik górski podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;
- 8) strażnik leśny lub funkcjonariusz Straży Parku – na terenie odpowiednio lasu lub parku narodowego;
- 9) strażak Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;
- 10) członek ochotniczej straży pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;
- 11) funkcjonariusz Służby Ochrony Państwa podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochranianych osób, obiektów i urządzeń;
- 12) **PILOT** podczas wykonywania czynności związanych z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Art. 6 ust. 3a

Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 4–8 i 12 (w tym także pilot) oraz ust. 4 pkt 2, mogą dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze pod

warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

PILOT zabezpieczający przejazd pojazdu nienormatywnego będący:

- 1) policjantem;
- 2) żołnierzem Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczającego przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia;
- 3) funkcjonariuszem Straży Granicznej;
- 4) inspektorem Inspekcji Transportu Drogowego;
- 5) umundurowanym funkcjonariuszem Służby Celno-Skarbowej;
- 6) strażnikiem gminnym (miejskim),
- nie podlega szkoleniu.

UWAGA!

Zwolnienie z obowiązku szkolenia dotyczy wyłącznie funkcjonariuszy ww. instytucji, którzy wykonują pilotowanie pojazdów nienormatywnych w ramach i w czasie pełnienia swoich obowiązków służbowych, a nie np. funkcjonariuszy tych służb i instytucji zajmujących się pilotowaniem pojazdów nienormatywnych w czasie wolnym od służby.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1101):

§ 2 ust. 1

Do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze upoważnia się:

- 1) osoby odpowiedzialne za utrzymanie porządku podczas przemarszu procesji, pielgrzymki, konduktu pogrzebowego lub innej zorganizowanej grupy – jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ich bezpiecznego przemarszu;
- 1a) osoby odpowiedzialne za utrzymanie porządku podczas przejazdu pielgrzymki rowerami – jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia jej bezpiecznego przejazdu;
- 2) strażaków jednostek ochrony przeciwpożarowej, o których mowa w art. 15 pkt 1a–5 i 8 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2057 oraz z 2023 r. poz. 1088) – podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;

- 3) (uchylony);
- 4) umundurowanych i odpowiednio oznakowanych pracowników nadzoru ruchu komunikacji miejskiej – podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem płynności ruchu pojazdów komunikacji miejskiej, zdarzeń drogowych oraz awarii technicznych z udziałem tych pojazdów;
- 5) (uchylony);
- 6) członków zespołu ratownictwa medycznego – podczas akcji prowadzenia medycznych czynności ratunkowych do czasu przybycia na miejsce zdarzenia innych osób uprawnionych do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze.

UWAGA!

Przed zmianą ww. rozporządzenia w § 2 ust. 1 pkt 5 wymienione były **osoby wykonujące pilotaż pojazdów nienormatywnych – podczas wykonywania czynności związanych z tym przejazdem**. Uchylenie tego przepisu nie niesie za sobą żadnych negatywnych skutków, ponieważ pilot – jako osoba uprawniona do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze – jest wymieniona w art. 6 ust. 1 pkt 12 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a więc w akcie prawnym rangi wyższej niż rozporządzenie.

§ 7 ust. 2

Osoby wykonujące pilotaż pojazdów nienormatywnych, podczas dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, powinny być wyposażone w kamizelki barwy pomarańczowej z elementami odblaskowymi oraz wyróżnikiem określającym:

- 1) przedsiębiorcę, którego są pracownikami, lub;
- 2) rodzaj wykonywanej czynności na drodze (...).



§ 10

1. Potwierdzeniem ukończenia szkolenia jest pozytywne zaliczenie testu i egzaminu praktycznego zgodnie z zakresem programu szkolenia.

Dokumentem potwierdzającym posiadanie uprawnień do wykonywanie niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym jest **zaświadczenie o ukończeniu szkolenia** wydane przez dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego.

2. Zaświadczenie zachowuje ważność przez okres **5 lat** od daty wydania.


3. Po upływie okresu ważności dotychczasowego zaświadczenia (5 lat) kolejne zaświadczenie wydaje się po odbyciu ponownego szkolenia.

4. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego prowadzi ewidencję wydanych zaświadczeń o ukończeniu szkolenia.

5. Wzór zaświadczenia określa załącznik do rozporządzenia.

<p>Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w</p> <p>ZAŚWIADCZENIE NR</p> <p>o ukończeniu szkolenia z zakresu wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, wydane dla</p> <p>..... (imię i nazwisko)</p> <p>..... (instytucja)</p> <p>Ważne z dokumentem tożsamości lub prawem jazdy</p> <p>do dnia 20..... r.</p> <p>mp. (podpis dyrektora WORD)</p>	<p>Niniejszy dokument, na podstawie § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 123, poz. 840), upoważnia wymienioną osobę do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, określonych w</p> <p>* Należy wpisać co najmniej jedną podstawę prawną uprawniającą do kierowania ruchem drogowym, określoną w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym.</p>
---	--

Przykładowe zaświadczenie pilota pojazdów nienormatywnych przedstawia fotografia poniżej.

<p>Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Katowicach</p> <p>ZAŚWIADCZENIE NR 0584/2020</p> <p>o ukończeniu szkolenia z zakresu wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, wydane dla:</p> <p>JAN KOWALSKI (imię i nazwisko)</p> <p>..... Sp. z o.o. (instytucja)</p> <p>Ważne z dokumentem tożsamości lub prawem jazdy do dnia 10-08-2025 r.</p> <p></p> <p>(podpis dyrektora WORD)</p>	<p>Niniejszy dokument, na podstawie § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 143), upoważnia wymienioną osobę do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, określonych w</p> <p>art. 6 ust. 1 pkt 12</p> <p>* Należy wpisać co najmniej jedną podstawę prawną uprawniającą do kierowania ruchem drogowym określoną w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym.</p>
---	--

WAŻNE!

Tylko podstawa prawna **art. 6 ust. 1 pkt 12** ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.-Prawo o ruchu drogowym wskazana w zaświadczeniu o ukończeniu szkolenia z zakresu wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym stanowi potwierdzenie posiadania uprawnień przez pilota pojazdów nienormatywnych. Każda inna podstawa prawna nie potwierdza takiego uprawnienia.

Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym jest ważne z dokumentem tożsamości lub prawem jazdy – po to, aby można było potwierdzić, że dotyczy ono osoby, która faktycznie wykonuje czynności pilotowania (zaświadczenie zawiera tylko imię i nazwisko i nie ma w nim fotografii osoby, dla której zostało wystawione). Zarówno dowód osobisty osoby będącej obywatelem RP, jak i krajowe prawo jazdy, mogą zostać okazane w formie elektronicznej za pośrednictwem aplikacji mObywatel.

4. WYMAGANIA DLA POJAZDÓW WYKONUJĄCYCH PILOTOWANIE

UWAGA!

Informacje zawarte w tym rozdziale uwzględniają wyłącznie stan prawny, który zacznie obowiązywać w dniu 17 lutego 2024 r.

Szczegółowe warunki i dotyczące konstrukcji, wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie określają § 3 oraz § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2487).

§ 3 ust. 1 – KONSTRUKCJA POJAZDU WYKONUJĄCEGO PILOTOWANIE

Pojazdem wykonującym pilotowanie jest pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, o rodzaju nadwozia BB, AF lub AG i wysokości nie mniejszej niż 1,7 m, bez uwzględnienia wysokości urządzeń, o których mowa w ust. 4.

WAŻNE!

Zgodnie z § 3 ust. 1 pojazdami wykonującymi pilotowanie mogą być tylko pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i wysokości nie mniejszej niż 1,70 m, (przy czym jest to wysokość samego pojazdu bez urządzeń dodatkowych), które posiadają konkretne rodzaje nadwozia: BB, AF i AG.

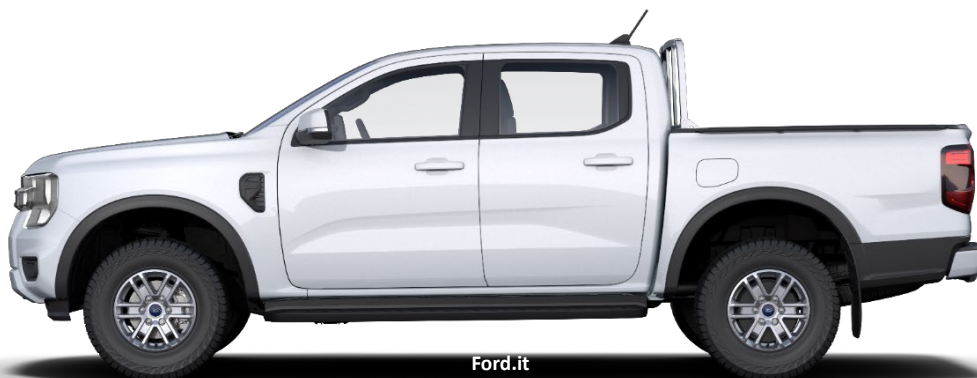
BB – VAN – samochód ciężarowy z przedziałem, w którym kierowca oraz powierzchnia załadunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki.



AF – POJAZD WIELOZADANIOWY – pojazd inny niż o kodzie AG (pick-up) i inny niż pojazdy wymienione w AA-AE (AA – kareta /sedan/, AB – hatchback, AC – kombi, AD – coupe', AE – kabriolet), przeznaczony do przewozu osób i ich bagaży lub ewentualnie ładunków w tym samym przedziale nadwozia.



AG – PICK-UP – pojazd zdefiniowany w normie ISO nr 3833-1977 pkt 3.1.1.4.1.; przedział bagażowy musi być jednak zupełnie oddzielony od przedziału pasażerskiego.



UWAGA!

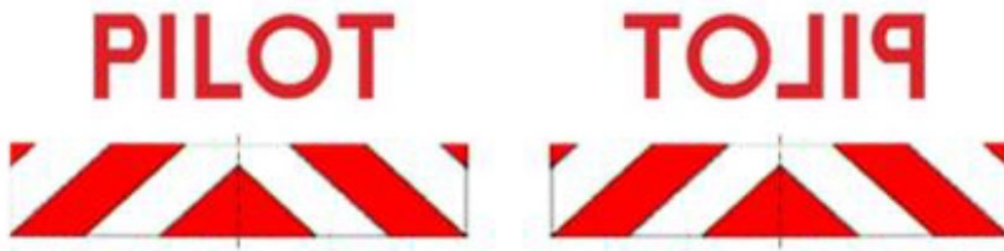
Pojazd, który nie spełnia powyższych warunków w zakresie minimalnej wysokości oraz rodzaju nadwozia, zgodnie z konstrukcją przepisu § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2487), formalnie **NIE JEST POJAZDEM WYKONUJĄCYM PILOTOWANIE.**

§ 3 ust. 2 i ust. 3 – OZNAKOWANIE POJAZDU WYKONUJĄCEGO PILOTOWANIE

2. Ustala się następujące oznakowanie pojazdu wykonującego pilotowanie:

- 1) napis „PILOT” umieszczony na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu; dopuszcza się wykonanie napisu na przedniej masce pojazdu w formie lustrzanego odbicia;
- 2) pasy barwy białej i czerwonej umieszczone na przedniej masce pojazdu, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu; pasów barwy białej i czerwonej na przedniej masce pojazdu nie stosuje się, jeżeli wymiary maski nie pozwalają na jednoczesne umieszczenie pasów i napisu „PILOT”.
3. Wzór oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie, o którym mowa w ust. 2, określa załącznik do rozporządzenia.

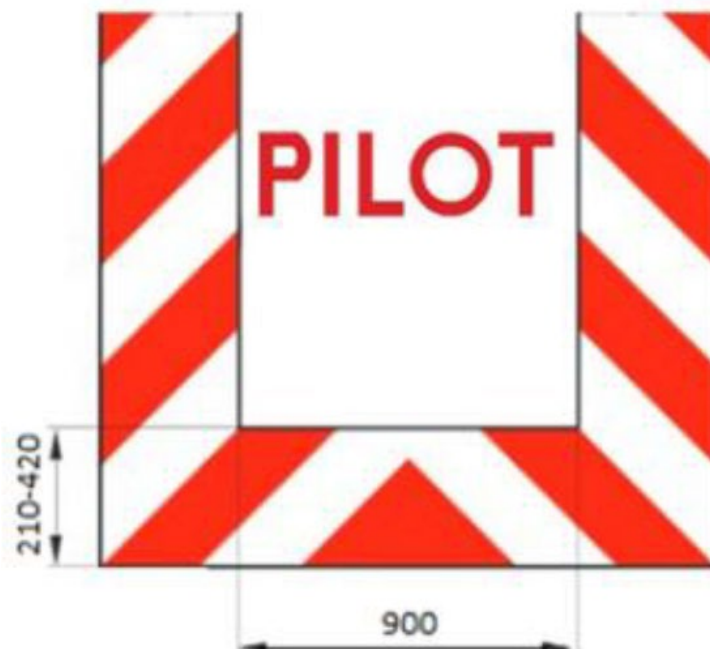
WZÓR OZNAKOWANIA POJAZDU WYKONUJĄCEGO PILOTOWANIE



Rys. 1 . Wzór oznakowania przedniej maski pojazdu.

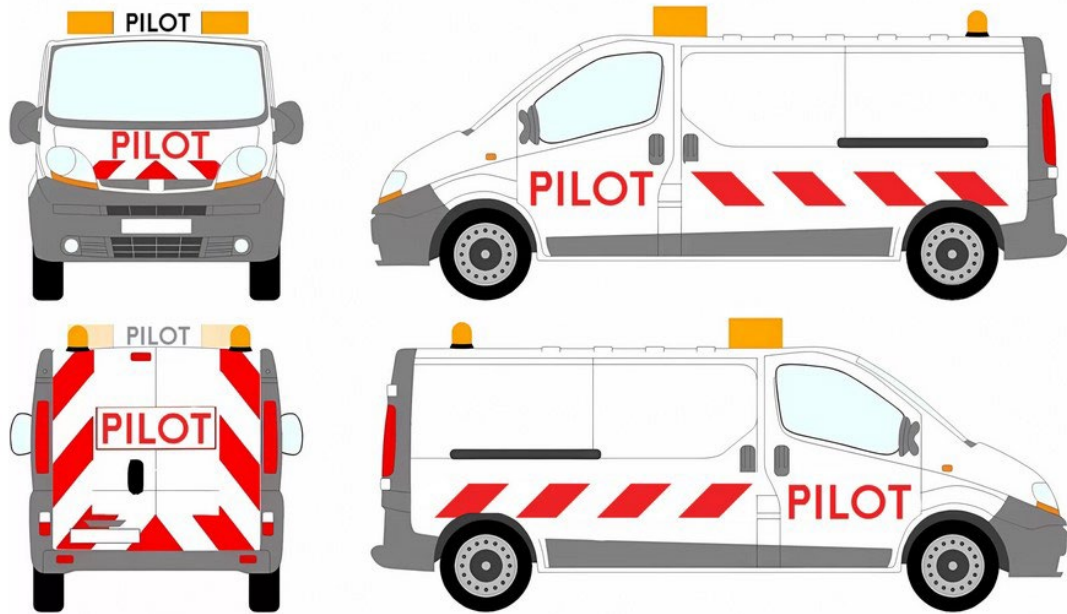


Rys. 2. Wzór oznakowania boków pojazdu.



Rys. 3. Wzór oznakowania klapy tylnej lub drzwi tylnych pojazdu.

Wzorcowe oznakowanie nadwozia pojazdu wykonującego pilotowanie napisami „PILOT” oraz pasami barwy czerwonej i białej przedstawiają grafiki poniżej.



Ponadnormatywni.pl (OSPTN)

Pojazd wykonujący pilotowanie z prawidłowym oznakowaniem nadwozia napisami „PILOT” oraz pasami barwy białej i czerwonej przedstawiają fotografie poniżej.



Fot. Marek Walczak (OSPTN)

Opis napisu „PILOT” umieszczonego na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu:

- napis „PILOT” barwy czerwonej wykonany na białym tle;
- barwa biała i czerwona wykonane z materiału odblaskowego;
- barwa biała i czerwona powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- napis „PILOT” wykonuje się w V albo VI grupie wielkości liter określonych w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;

Tabela: *Wielkość liter i cyfr stosowanych na znakach (mm).*

Grupa wielkości liter i cyfr	Wysokość liter dużych i cyfr	Zasadnicza wysokość liter małych	Grubość liter	Wysokość wiersza pisma	Wysokość interlinii	Wysokość pasa pisma
	d	m	gr	w	i	p = w + i
I	42	28	7	56	14	70
II	72	48	12	96	24	120
III	102	68	17	136	34	170
IV	132	88	22	176	44	220
V	162	108	27	216	54	270
VI	210	140	35	280	70	350
VII	282	188	47	376	94	470
VIII	348	232	58	464	116	580
IX	420	280	70	560	140	700

- napis na przedniej masce ma być umieszczony symetrycznie względem podłużnej osi symetrii, w sposób możliwie najbardziej widoczny z przodu pojazdu, nad pasami, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. poz. 2487);
- napisy na przednich bocznych drzwiach pojazdu powinny być umieszczone w ich centralnej części, na tej samej wysokości co pasy, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2

rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych;

- napis na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu ma być umieszczony na wysokości co najmniej 600 mm, centralnie w osi symetrii pionowej.

UWAGA!

Odblaskowe mają być nie tylko napisy „PILOT” w kolorze czerwonym, ale także białe tło, na którym te napisy są umieszczone – przy czym ustawodawca nie określa wymiarów powierzchni odblaskowej. Oznacza to, że biała odblaskowa powierzchnia powinna być na tyle duża, aby zmieścił się na niej napis „PILOT” wykonany w V albo VI grupie wielkości liter.



UWAGA!

Wymóg spełnienia przez napisy „PILOT” oraz tło przepisów dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach dotyczy wyłącznie kolorystyki oklejenia (barwy białej i czerwonej), a nie rodzaju użytego materiału. Przepisy rozporządzenia nie stawiają zatem żadnych wymagań co do rodzaju folii odblaskowej (kategoria I lub II) użytej do oklejenia pojazdu wykonującego pilotowanie.

Opis pasów barwy białej i czerwonej umieszczonych na przedniej masce, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu:

- pasy barwy białej i czerwonej wykonane z materiału odblaskowego;
- barwa biała i czerwona spełnia wymagania określone przepisami o szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- szerokość każdej barwy pasów jest jednakowa i wynosi od 150 mm do 200 mm;
- wysokość pasów na przedniej masce wynosi od 210 mm do 420 mm – pokrywają one całą szerokość przedniej maski, z dostosowaniem do linii nadwozia; dolna krawędź pasów pokrywa się z dolną krawędzią przedniej maski; pasy są ułożone pod kątem $45^\circ (\pm 5^\circ)$ symetrycznie względem osi symetrii i skierowane wierzchołkami ku górze;
- pasy na bokach pojazdu umieszczone pod kątem $45^\circ (\pm 5^\circ)$ w osi podłużnej pokrywają co najmniej 60% długości każdego boku i są dostosowane do linii nadwozia, przy czym do długości każdego boku nie wlicza się długości przednich bocznych drzwi pojazdu, na których nie umieszcza się pasów; pasy umieszcza się na wysokości od 200 mm do 1200 mm; wysokość pasów wynosi od 210 mm do 420 mm;
- pasy na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu umieszczone pod kątem $45^\circ (\pm 5^\circ)$ symetrycznie względem osi symetrii i skierowane wierzchołkami ku górze; dolna krawędź pasów powinna pokrywać się z dolną krawędzią klapy tylnej lub drzwi tylnych, a wysokość pasów przebiegających w dolnej części powinna wynosić od 210 mm do 420 mm; górne krawędzie pasów umieszczonych po lewej i prawej stronie powinny pokrywać się z górną krawędzią klapy lub drzwi tylnych; odległość między wewnętrzną boczną krawędzią pasów przebiegających ku górze w lewej części pojazdu i wewnętrzną boczną krawędzią pasów przebiegających ku górze w prawej części pojazdu wynosi 900 mm; szerokość napisu „PILOT” na klapie tylnej lub drzwiach tylnych nie może przekraczać 850 mm; całość z dostosowaniem do linii nadwozia.

UWAGA!

Dla pasów wymóg spełnienia przepisów dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach dotyczy wyłącznie kolorystyki (barwy białej i czerwonej), a nie rodzaju użytego materiału. Przepisy rozporządzenia nie stawiają zatem żadnych wymagań co do rodzaju użytej folii odblaskowej (kategoria I lub II).

§ 3 ust. 4 i ust. 5 – WYPOSAŻENIE POJAZDU WYKONUJĄCEGO PILOTOWANIE

4. Pojazd wykonujący pilotowanie wyposaża się w:

- 1) co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej, umieszczone na dachu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu; wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne ze wszystkich stron pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepienia innych uczestników ruchu;

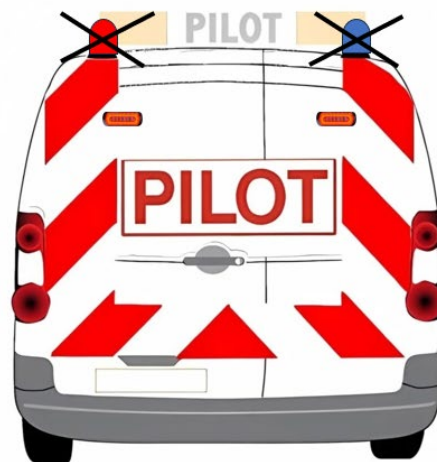


Fot. Marek Walczak (OSPTN)

UWAGA!

Liczba świateł błyskowych barwy żółtej musi być parzysta (w praktyce 2 lub 4) – muszą być one bowiem umieszczone na dachu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu.

Na pojeździe wykonującym pilotowanie zabrania się umieszczania świateł błyskowych o barwach: niebieskiej lub czerwonej – zarezerwowanych dla pojazdów uprzywilejowanych.



Ponadnormatywni.pl (OSPTN)

Czerwona barwa światła błyskowego (tzw. koguta) oznacza pojazd ochraniający kolumnę pojazdów uprzywilejowanych i jest to zazwyczaj pojazd uprzywilejowany otwierający lub zamykający kolumnę pojazdów uprzywilejowanych. Umieszczanie na innym (nie uprawnionym) pojeździe świateł ostrzegawczych o barwie niebieskiej lub czerwonej, bądź wyposażenie takiego pojazdu w sygnały o zmiennym tonie stanowi wykroczenie przeciwko art. 66 ust. 4 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym: **„Zabrania się umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie”**.

Art. 96a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2151, z późn. zm.) stanowi:

*§ 1. Kto, nie będąc do tego uprawnionym, posiada w pojeździe urządzenia stanowiące obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego w ruchu, wysyłające sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie, a także elementy oznakowania w postaci napisów, **podlega karze grzywny.***

*§ 2. Kto, nie będąc do tego uprawnionym, używa w pojeździe sygnałów świetlnych w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnału dźwiękowego o zmiennym tonie, **podlega karze aresztu do 14 dni albo grzywny.***

*§ 3. Urządzenia lub elementy oznakowania, o których mowa w § 1 i 2, **podlegają przepadkowi, choćby nie stanowiły własności sprawcy.***

Z kolei zgodnie z art. 97 Kodeksu wykroczeń:

*Uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu, który wykracza przeciwko innym przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie, **podlega karze grzywny do 3000 złotych albo karze nagany.***

- 2) światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” barwy czarnej, umieszczone na dachu pojazdu; dopuszcza się umieszczenie tych świateł w jednej lampie zespolonej ze światłami, o których mowa w pkt 1; napis „PILOT” ma być widoczny z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 50 m przy dobrej przejrzystości powietrza;



Premium-led.pl

UWAGA!

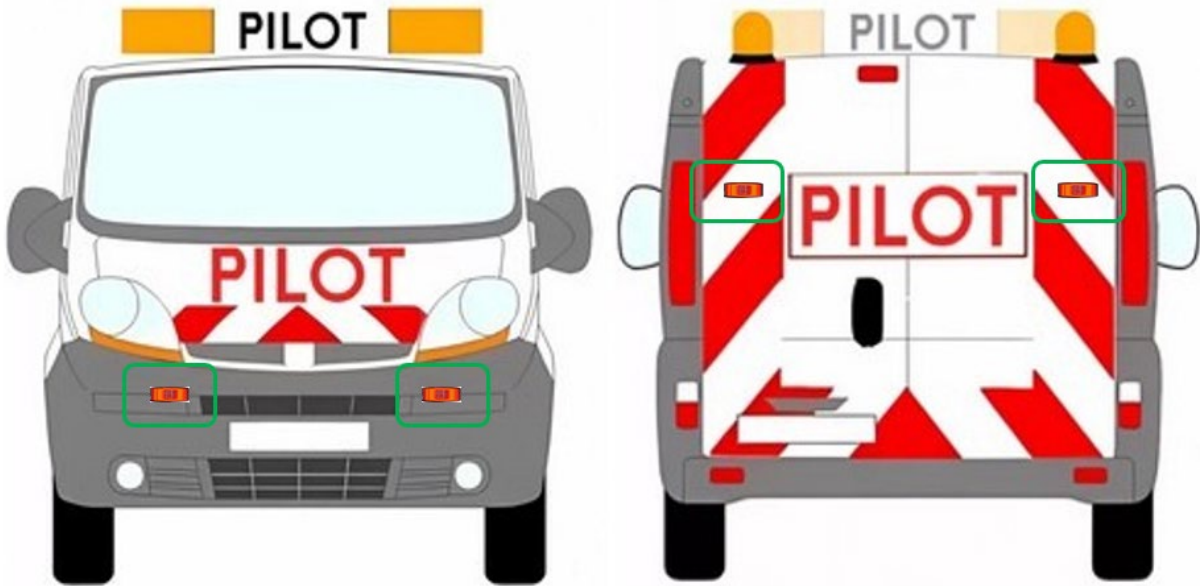
Konstrukcja przepisu sformułowanego § 3 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia wyraźnie wskazuje, że światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” może stanowić zarówno samodzielna lampę, jak i może być umieszczone w jednej lampie zespolonej ze światłami błyskowymi barwy żółtej umieszczonymi na dachu, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 1. Zatem obydwa rozwiązania są dopuszczalne.



W pilotowaniu pojazdów nienormatywnych nie dopuszcza się rozwiązania jak poniżej, z uwagi na fakt, że napis „PILOT” nie jest barwy czarnej. Napis „PILOT” w takiej formie może być używany np. w pojazdach wykonujących pilotowanie samolotów po płycie lotniska itp.



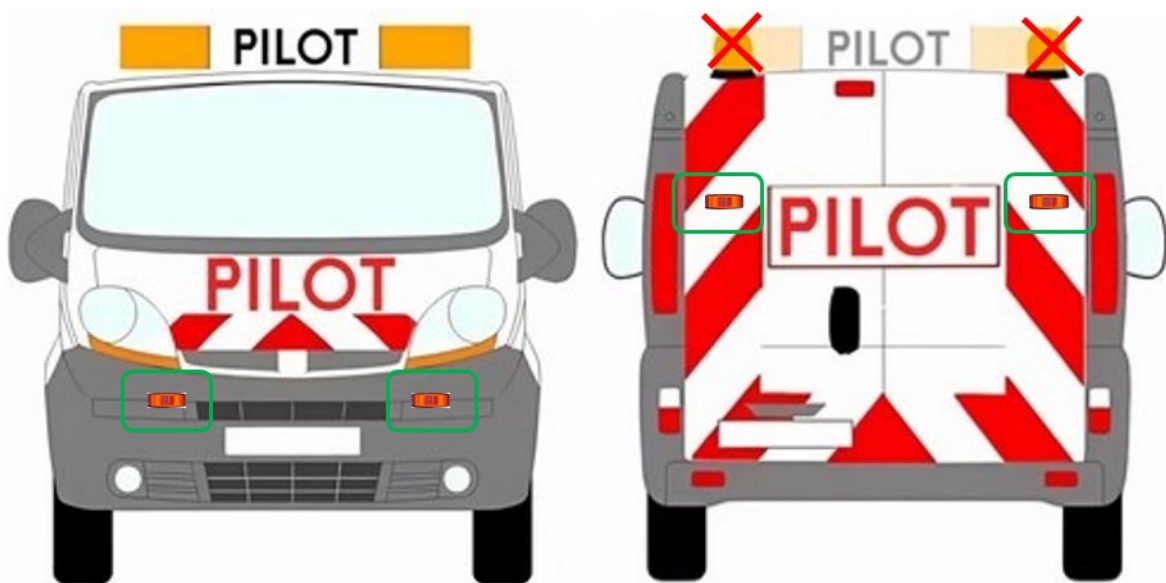
- 3) dwa światła umieszczone z przodu pojazdu oraz dwa światła umieszczone z tyłu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu na wysokości od 250 mm do 1500 mm od dolnej krawędzi obudowy światła do powierzchni jezdni, a odległość pomiędzy ich osiami nie może być mniejsza niż 0,6 m, które umożliwiają wysyłanie przerywanego strumienia światła barwy żółtej; wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepienia innych uczestników ruchu; mają one działać tylko wówczas, gdy włączone są światła, o których mowa w pkt 1 i 2;



Ponadnormatywni.pl (OSPTN)

UWAGA!

Dwa światła barwy żółtej wysyłające przerywany strumień światła umieszczone na dachu pojazdu wykonującego pilotowanie w jego tylnej części, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 1, formalnie nie spełniają wymagań dla świateł, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 3. Światła, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 3 muszą być bowiem umieszczone na maksymalnej wysokości 1500 mm (1,50 m) od ich dolnej obudowy, a minimalna wysokość pojazdu wykonującego pilotowanie to 1,70 m. Światła te muszą być zatem umieszczone na tylnej ścianie pojazdu wykonującego pilotowanie.



Ponadnormatywni.pl (OSPTN)

- 4) środki bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi, w tym co najmniej jedno urządzenie przenośne umożliwiające bezpośrednią łączność radiową spoza pojazdu wykonującego pilotowanie;



Amazon.pl



Conrad.pl

UWAGA!

Wprawdzie ustawodawca używa liczby mnogiej „*środki bezpośredniej łączności radiowej, w tym co najmniej jedno urządzenie przenośne (...)*”, co wskazuje, że mają to być dwa urządzenia: stacjonarne oraz przenośne (np. CB Radio) i w praktyce w trakcie przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych oraz pojazdów pilotowanych stacjonarne CB Radio zapewni niezakłóconą bezpośrednią łączność radiową wszystkich kierowców, jednak w warunkach kontroli drogowej minimalnym wyposażeniem potwierdzającym zapewnienie bezpośredniej łączności radiowej kierowcy pojazdu pilotującego z kierowcą pilotowanego pojazdu nienormatywnego lub kierowcami pojazdów nienormatywnych będzie przenośne urządzenie. Kierowcy pilotowanych pojazdów nienormatywnych będą zapewne posiadać w takim przypadku stacjonarne urządzenia CB Radio, a pilot przenośne urządzenie CB Radio. Jeżeli pilot będzie posiadał przenośne urządzenie radiowe inne niż CB Radio (np. radiotelefon typu PRM), wówczas kierowcy pilotowanych pojazdów nienormatywnych powinni posiadać urządzenia działające na tej samej częstotliwości radiowej (obojętnie: stacjonarne lub przenośne).

Co istotne, niezdatne do użytku (np. uszkodzone lub rozładowane) przenośne urządzenie radiowe, nie będzie stanowiło o spełnieniu tego wymagania, ponieważ nie będzie zapewniało możliwości prowadzenia bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi przez pilota znajdującego się poza pojazdem pilotującym, a więc nie będzie spełniało podstawowego celu ustanowionego przepisu.

Telefon komórkowy nie jest urządzeniem zapewniającym bezpośrednią łączność radiową.



5) urządzenia nagłaśniające;



Wyciagarki.net

UWAGA!

Urządzenia nagłaśniające to nie są sygnały dźwiękowe uprzywilejowania (o zmiennym tonie), których montowanie na pojazdach nie uprawnionych jest zabronione (patrz strona 23), lecz urządzenia dające możliwość np. dawania z pojazdu wykonującego pilotowanie przez pilota poleceń innym uczestnikom ruchu drogowego co do sposobu ich zachowania w związku z przejazdem pojazdu nienormalnego lub kolumny pojazdów nienormalnych.

6) co najmniej 4 pachołki drogowe U-23 o wysokości nie mniejszej niż 750 mm, o których mowa w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;



Hurtowniadrogowa.pl

- 7) tarczę do zatrzymywania pojazdów;



- 8) latarkę umożliwiającą wysyłanie światła barwy czerwonej do dawania sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego podczas niedostatecznej widoczności;



- 9) wysokościomierz o możliwości pomiaru wysokości nie mniej niż 5 m;



- 10) taśmę mierniczą o zakresie pomiaru nie mniej niż 30 m.



UWAGA!

Wysokościomierz i taśma miernicza nie wymagają kontroli metrologicznej (wzorcowania). Dalmierz laserowy nie jest równoważny przyrządom, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 9 i 10. Ustawodawca wyraźnie wskazuje, że muszą to być: wysokościomierz oraz taśma miernicza, a nie np. urządzenia służące do pomiaru odległości (wysokości i długości).



5. Pojazd wykonujący pilotowanie może być wyposażony w umieszczone na zewnątrz dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umocowane w sposób umożliwiający zmianę kierunku świetlnego (szperacz), które powinno być włączane niezależnie od innych świateł.

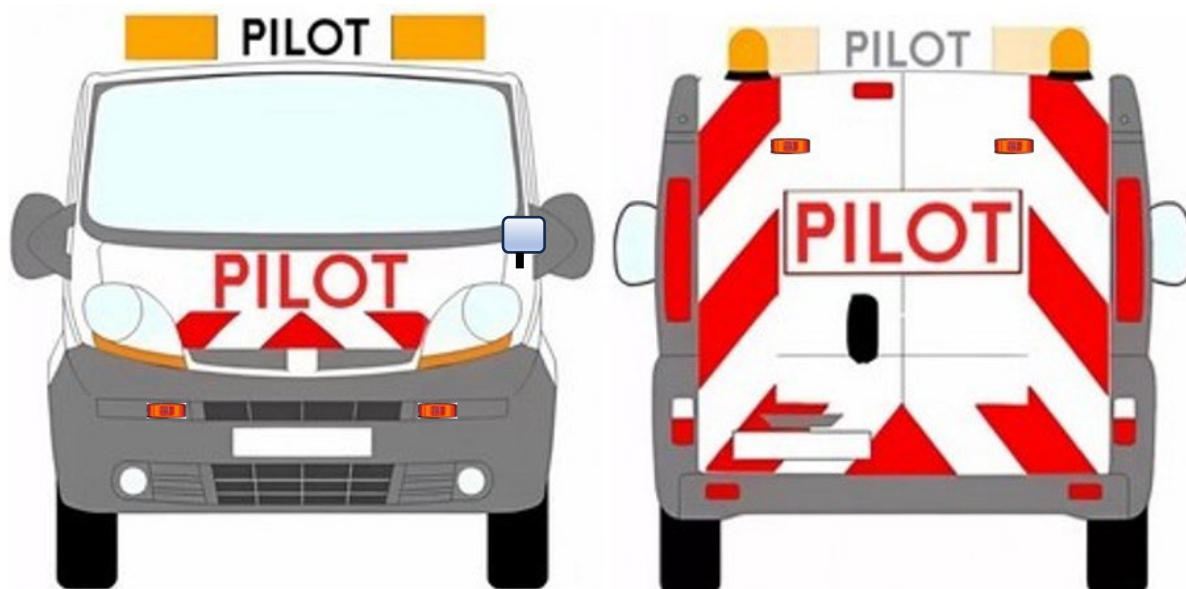
**UWAGA!**

Przepisy nie wymagają, aby dodatkowe światło (szperacz) umożliwiała zmianę kierunku strumienia świetlnego z wewnątrz pojazdu (np. podczas jazdy). Zatem światło to może być obsługiwane tylko spoza pojazdu (podczas postoju).

§ 4 – SPOSÓB UMIESZCZENIA OZNAKOWANIA I WYPOSAŻENIA POJAZDU WYKONUJĄCEGO PILOTOWANIE

Oznakowanie oraz wyposażenie pojazdu wykonującego pilotowanie, o których mowa w:

- § 3 ust. 2 – napis „PILOT” umieszczony na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu, a także pasy barwy białej i czerwonej umieszczone na przedniej masce pojazdu, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu;
- § 3 ust. 4 pkt 1-3 – co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej umieszczone na dachu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu, światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” barwy czarnej, umieszczone na dachu pojazdu, a także dwa światła umieszczone z przodu pojazdu oraz dwa światła umieszczone z tyłu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu na wysokości od 250 mm do 1500 mm od dolnej krawędzi obudowy światła do powierzchni jezdni;
- § 3 ust. 5 – umieszczone na zewnątrz dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umocowane w sposób umożliwiający zmianę kierunku świetlnego (szperacz), mają być umieszczone na pojeździe w taki sposób, aby nie ograniczały widoczności drogi lub nie zasłaniały światła, tablic rejestracyjnych lub innych tablic albo znaków, w które pojazd jest wyposażony.



Ponadnormatywni.pl (OSPTN)

6. SANKCJE ADMINISTRACYJNE ZA NARUSZENIE PRZEPISÓW O PILOTOWANIU POJAZDÓW NIENORMATYWNYCH

W trybie ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775), tj. karą pieniężną nakładaną w drodze decyzji administracyjnej, odpowiadają podmioty zaangażowane w przejazd po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego – od podmiotu wykonującego przejazd, przez podmiot wykonujący czynności ładunkowe, po podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem, np. organizator transportu, podmiot wykonujący pilotowanie itp. Odpowiedzialność administracyjną tych podmiotów reguluje art. 140aa ustawy-Prawo o ruchu drogowym.

Art. 140aa

1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.

1a. W przypadku braku:

- 1) wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie,
- 2) wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie,
- 3) wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a, przez pilota

– nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.

2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Służby Celnej lub zarządca drogi.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd;
- 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnych lub wartości określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;

3) **podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego**, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę

lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten **miał wpływ** lub **godził się** na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.

3a. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1a, nakłada się na:

1) podmiot wykonujący przejazd – w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 1;

2) **podmiot wykonujący pilotowanie** – w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2 i 3.

3b. Kary, o której mowa w ust. 1, za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej nie nakłada się, w przypadku gdy kontrolujący stwierdził jednoczesne naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3 tej ustawy.

4. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i 1a pkt 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot:

a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,

b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, 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 wszczyna 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. Nr 190, poz. 1474).

Wysokości sankcji za poszczególne naruszenia reguluje art. 140ab ustawy-Prawo o ruchu drogowym.

Art. 140ab

1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140aa ust. 1, ustala się w wysokości:

- 1) 1500 zł - za brak zezwolenia kategorii I;
- 2) 5000 zł - za brak zezwolenia kategorii II-IV;
- 3) za brak zezwolenia kategorii V:
 - a) 6000 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, rzeczywista masa całkowita lub wymiary pojazdu przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,
 - b) 10000 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) 15000 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 V lub podanych w tym dokumencie.

2. W przypadku naruszeń zakazu, o którym mowa w art. 64 ust. 2 (tj. za przewóz pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny), za przejazd pojazdem nienormatywnym nakłada się karę jak za przejazd bez zezwolenia.

3. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140aa ust. 1a, ustala się w wysokości:

- 1) 3000 zł – za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie;
- 2) 2000 zł – za brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie;
- 3) 2000 zł – za brak wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3.

UWAGA!

Podmiot wykonujący pilotowanie pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych, jako podmiot wykonujący inne czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 140aa ust. 3 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, może ponosić odpowiedzialność administracyjną za:

- 1) przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia (5000-15000 zł);
- 2) przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt bez potwierdzonego zawiadomienia zarządcy drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 9 (5000 zł);
- 3) przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt niezgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę drogi, o którym mowa w art. 64c ust. 9 (3000 zł);
- 4) przejazd pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt przy zgłoszonym przez zarządcę drogi sprzeciwie, o którym mowa w art. 64c ust. 10 (6000 zł);
- 5) za niedotrzymanie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii V lub podanych w tym dokumencie (2000 zł),

Warunkiem nałożenia ww. sankcji (pkt 1-5) jest, aby okoliczności lub dowody wskazywały, że podmiot wykonujący pilotowanie miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia, o czym stanowi art. 140aa ust. 3 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Podmiot wykonujący pilotowanie pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych może ponosić także odpowiedzialność administracyjną za:

- 6) brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie (2000 zł);
- 7) brak wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3 (2000 zł).

Do ww. sankcji (pkt 6 i 7), w odniesieniu do podmiotu wykonującego pilotowanie, zastosowanie znajdują przepisy Działu IVa „Administracyjne kary pieniężne” ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, pozwalające na odstąpienie od nałożenia kary pieniężnej, jeżeli do naruszenia prawa doszło wskutek działania siły wyższej (art. 189e), bądź jeżeli waga naruszenia jest znikoma, a strona zaprzestała naruszania prawa, lub za to samo zachowanie prawomocną decyzją na stronę została uprzednio nałożona administracyjna kara pieniężna przez inny uprawniony organ administracji publicznej (art. 189f § 1 pkt 1 i 2).

WAŻNE!

Należy pamiętać, że zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2487): Pilot na drodze wykonuje zespół czynności w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz zminimalizowania utrudnień w ruchu drogowym podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych, korzystając z pojazdu wykonującego pilotowanie.

Z kolei jednym z podstawowych obowiązków pilota wskazanym w § 5 ust. 1 pkt 1 tego rozporządzenia, jest zapewnienie właściwej organizacji przejazdu pojazdów nienormatywnych **zgodnie z warunkami zawartymi w zezwoleniu**, albo warunkami określonymi przez zarządcę dla przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt, o których mowa w art. 64c ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Zatem w przypadku pojazdu nienormatywnego przewożącego ładunek niepodzielny, którego przejazd powinien odbywać się na podstawie zezwolenia kategorii V, w którym organ wydający to zezwolenie określa warunki przejazdu, bezwzględny obowiązkiem podmiotu wykonującego pilotowanie jest **zapoznanie się z ustalonymi w tym dokumencie warunkami przejazdu i przestrzeganie tych warunków**.

Jeżeli więc podmiot wykonujący pilotowanie podejmuje czynności pilotowania wobec pojazdu nienormatywnego, na którego przejazd powinno zostać, a nie zostało wydane zezwolenie kategorii V, godzi się na taki przejazd realizowany bez wymaganego zezwolenia, a więc na naruszenie obowiązujących przepisów. Tym samym dochodzi do wypełnienia przesłanek, o których mowa w art. 140aa ust. 3 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym i wobec podmiotu wykonującego pilotowanie, na równi z przewoźnikiem, może zostać nałożona kara administracyjna za przejazd po drogach publicznych pojazdu nienormatywnego bez wymaganego zezwolenia kategorii V, w wysokości od 6000 zł do 15000 zł – w zależności od parametrów pojazdu nienormatywnego. W przypadku kiedy przedmiotem pilotowania będzie kolumna kilku pojazdów nienormatywnych, z których każdy będzie poruszał się bez wymaganego zezwolenia kategorii V, wobec podmiotu wykonującego pilotowanie może zostać nałożonych kilka takich kar pieniężnych.

W kontekście naruszenia ujętego w pkt 1, związanego z przejazdem pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia, podmiot wykonujący pilotowanie przed rozpoczęciem usługi, a więc na etapie przyjęcia zlecenia pilotażu, a najpóźniej przed rozpoczęciem przejazdu i pilotowania, powinien bezwzględnie ustalić, czy na przejazd tego pojazdu nienormatywnego zostało wydane odpowiednie zezwolenie, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Z powodów przedstawionych wcześniej szczególne znaczenie ma tutaj zezwolenie

kategorii V, w którym wskazywane są warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego, a z którymi to warunkami podmiot wykonujący pilotowanie ma obowiązek zapoznania się i ich przestrzegania podczas przejazdu.

W kontekście naruszeń ujętych w pkt 2-4, związanych z przejazdem pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt położony na drodze innej niż krajowa, podmiot wykonujący pilotowanie przed rozpoczęciem usługi, a więc na etapie przyjęcia zlecenia pilotażu, powinien ustalić:

- jakie są parametry pojazdu nienormatywnego i na podstawie jakiej kategorii zezwolenia będzie odbywał się jego przejazd; naruszenia wymienione w pkt 2-4 dotyczą bowiem tylko pojazdu nienormatywnego o przekroczonej dopuszczalnej masie całkowitej w zakresie ustalonym dla zezwolenia kategorii IV (powyżej wartości dopuszczalnej do wartości 60 ton) i którego przejazd odbywa się na podstawie zezwolenia kategorii IV,
- czy przejazd tego pojazdu nienormatywnego będzie odbywał się przez mosty lub wiadukty położone w ciągu dróg publicznych kategorii innych niż krajowe,
- jeśli tak, czy podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym dokonał zgłoszenia takich przejazdów do zarządców dróg i jakie były decyzje zarządców, tj.:
 - czy wydali zgodę na przejazd pojazdu przez swój obiekt inżynierski;
 - czy określili warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez ten obiekt inżynierski i jakie to są warunki;
 - czy zgłosili sprzeciw wobec planowanego przejazdu pojazdu nienormatywnego przez ten obiekt inżynierski.

Jeżeli zarządca mostu lub wiaduktu położonego na drodze innej niż krajowa wydał zgodę na przejazd pojazdu nienormatywnego przez ten obiekt inżynierski i określił warunki przejazdu, obowiązkiem podmiotu wykonującego pilotowanie jest zapewnienie, aby podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego przez ten obiekt warunki te były zachowane.

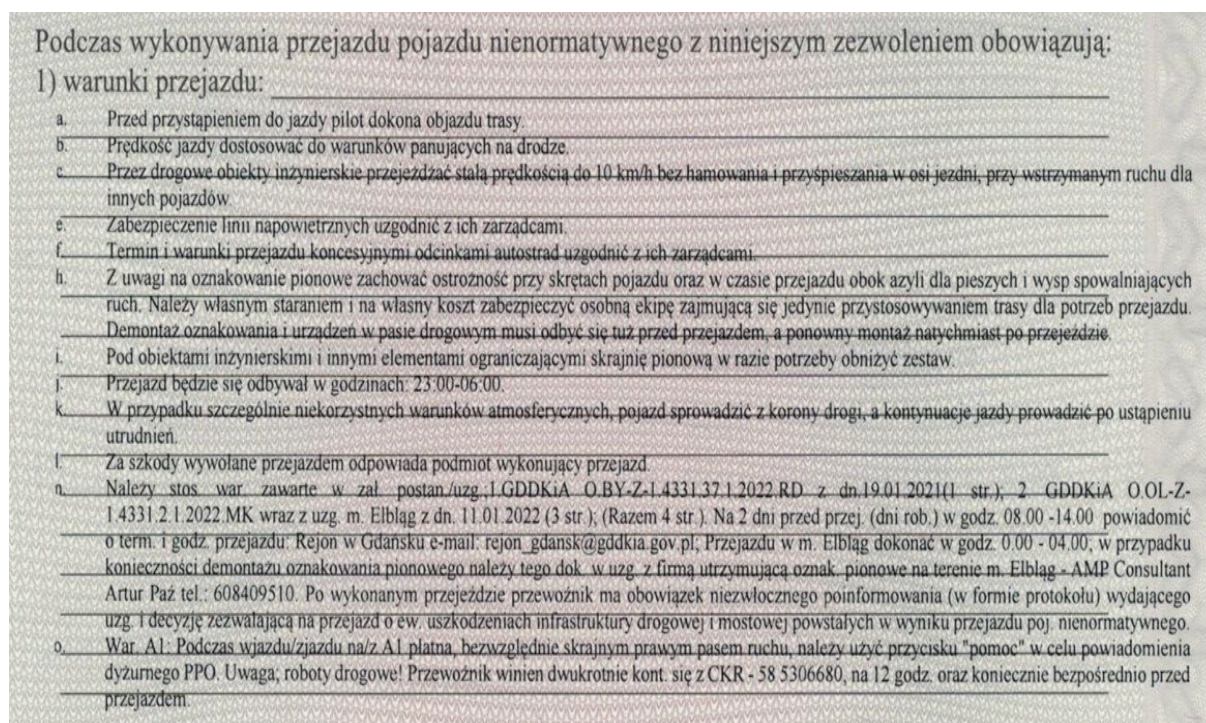
Jeżeli natomiast zarządca obiektu nie wyraził zgody na taki przejazd, podmiot wykonujący pilotowanie nie może pilotować po tym obiekcie. Musi on jednak posiadać informację na ten temat od podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym.

W kontekście naruszenia ujętego w pkt 5, związanego z niedotrzymaniem warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii V lub podanych w tym dokumencie, podmiot wykonujący

pilotowanie przed rozpoczęciem usługi, a więc na etapie przyjęcia zlecenia pilotażu, powinien ustalić:

- jakie są parametry pojazdu nienormatywnego i ustalić na podstawie jakiej kategorii zezwolenia będzie odbywał się jego przejazd; naruszenie wymienione w pkt 5 dotyczy bowiem tylko pojazdów nienormatywnych o parametrach ustalonych dla zezwolenia kategorii V i których przejazd odbywa się na podstawie zezwolenia kategorii V,
- jakie warunki przejazdu zostały określone w zezwoleniu kategorii V, na podstawie którego będzie odbywał się przejazd pojazdu nienormatywnego.

Przykładowe warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego podane w zezwoleniu kategorii V przedstawia fotografia poniżej:



Jeżeli na przejazd pojazdu nienormatywnego wydane zostało zezwolenie kategorii V i organ wydający to zezwolenie określił w tym dokumencie warunki przejazdu, obowiązkiem podmiotu wykonującego pilotowanie jest zapewnienie, aby podczas przejazdu warunki te były zachowane. Dlatego koniecznym jest, aby na etapie przyjmowania zlecenia pilotażu podmiot wykonujący pilotowanie pozyskał od kontrahenta (podmiotu wykonującego przejazd) kopię zezwolenia kategorii V – aby wcześniej mógł zapoznać się z określonymi w tym dokumencie warunkami przejazdu, co pozwoli także na właściwe skalkulowanie wartości usługi. W zezwoleniu kategorii V organ wydający to zezwolenie wymaga np. wcześniejszego objazdu przez pilota planowanej trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego.

W kontekście naruszeń ujętych w pkt 6 i 7 należy podkreślić, że:

- podmiot wykonujący pilotowanie nie odpowiada administracyjnie za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie – nawet w sytuacji kiedy do usługi pilotowania zadysponuje pojazd samochodowy o wysokości mniejszej niż 1,70 m, bądź pojazd o nadwoziu innym niż: van, pojazd wielozadaniowy lub pick-up;
- w przypadku zadysponowania takiego niezgodnego z przepisami pojazdu podmiot wykonujący przejazd nie odpowiada administracyjnie za brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania takiego pojazdu; niezgodne z przepisami jest bowiem jednoczesne stwierdzenie braku wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie – a tak traktowany jest pojazdy pilotujący o nadwoziu niższym niż 1,70 m lub o nadwoziu innym niż van, pojazd wielozadaniowy lub pick-up – i brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie w odniesieniu do tego pojazdu, który formalnie nie jest pojazdem wykonującym pilotowanie (sytuację taką przedstawia fotografia poniżej);



Fot. Źródło nieznanie

- naruszenie ujęte w pkt 6 dotyczące braku wymaganego wyposażenia lub oznakowania odnosi się do każdego pojazdu, w którym stwierdzono braki oznakowania lub wyposażenia, nawet jeżeli pojazdów wykonujących pilotowanie była większa liczba niż wskazana w § 2 rozporządzenia;
- sankcja za brak wymaganego wyposażenia i oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie jest jednakowa (2000 zł) niezależnie od ilości stwierdzonych braków w jednym pojeździe;
- naruszenie ujęte w pkt 7 dotyczące braku wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3 przez pilota, odnosi się do każdej osoby wykonującej czynności pilota, która wykonuje

te czynności i nie posiada wymaganego szkolenia uprawniającego do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze;

- posiadanie wymaganego szkolenia przez pilota, ale nie posiadanie przez niego przy sobie podczas pilotowania zaświadczenia potwierdzającego to szkolenie nie uprawnia do nałożenia tej sankcji; w takim przypadku zostanie jednak wszczęte przez Inspekcję Transportu Drogowego (lub odpowiednio inny uprawniony w ustawie Prawo o ruchu drogowym organ, który przeprowadził kontrolę drogową) postępowanie wyjaśniające, w toku którego podmiot wykonujący pilotowanie zobowiązany zostanie do przedstawienia dowodu (poświadczonej za zgodność z oryginałem, przez notariusza lub organ administracji publicznej, kopii zaświadczenia), że osoba wykonująca czynności pilota w czasie kontroli drogowej posiadała stosowne uprawnienie.

UWAGA!

W dniu 3 września 2018 r. nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadziła art. 140ad ust. 7, zgodnie z którym:

7. W przypadku gdy podczas kontroli zostanie stwierdzone naruszenie, o którym mowa w art. 140aa ust. 1 lub 1a, przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 (tj. zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych), osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze zatrzymuje, za pokwitowaniem, dokumenty dotyczące przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) pojazdu i usuwa pojazd, na koszt podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym, na parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c, a jeżeli ze względu na wymiary lub masę pojazdu umieszczenie pojazdu na tym parkingu jest niemożliwe – na inny, w miarę możliwości najbliższy parking strzeżony, jeżeli:

- 1) nie pobrano kaucji lub
- 2) nie usunięto stwierdzonego naruszenia.

Powyższe oznacza, że jeżeli podczas kontroli pojazdu nienormatywnego odpowiednio: należącego do zagranicznego podmiotu wykonującego przejazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zagranicznego podmiotu wykonującego pilotowanie, zostaną stwierdzone m.in. naruszenia przepisów dotyczące pilotowania (art. 140aa ust. 1a), tj.:

- brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie (przewoźnik);
- brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie (firma pilotująca);

– brak wymaganego szkolenia pilota (firma pilotująca), wówczas taki pojazd nienormatywny jest usunięty, na koszt podmiotu wykonującego przejazd, na parking strzeżony wyznaczony przez starostę (lub odpowiednio prezydenta miasta na prawach powiatu) właściwego dla miejsca przeprowadzenia kontroli, a jeżeli ze względu na wymiary lub masę pojazdu nienormatywnego umieszczenie pojazdu na tym parkingu jest niemożliwe – na inny, w miarę możliwości najbliższy parking strzeżony. Zwolnienie pojazdu nienormatywnego z parkingu nastąpi dopiero po usunięciu wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości związanych z jego pilotowaniem.



WAŻNE!

W swojej konstrukcji przepis zawarty w art. 140ad ust. 7 daje szeroką delegację do działania uprawnionym organom kontroli ruchu drogowego. W tym samym zdaniu wskazane jest zarówno, że o tym, czy znajduje on zastosowanie, decyduje kraj siedziby odpowiednio: podmiotu wykonującego przejazd lub podmiotu wykonującego pilotowanie (w zależności od tego jakie naruszenie lub naruszenia przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym stwierdzono i który z tych podmiotów będzie adresatem wszczętego w tej sprawie postępowania administracyjnego), jak i to, że w takich przypadkach osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze zatrzymuje, za pokwitowaniem, dokumenty dotyczące przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) pojazdu i usuwa tenże pojazd nienormatywny, na koszt podmiotu wykonującego nim przejazd, na parking strzeżony.

Zatem niezależnie od tego, czy za stwierdzone naruszenie administracyjnie odpowiadać będzie zagraniczny podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym, czy zagraniczny podmiot wykonujący pilotowanie tego przejazdu, w przypadku stwierdzenia naruszenia i podjęcia decyzji o usunięciu pojazdu na parking strzeżony, zatrzymaniu podlegają dokumenty pojazdu nienormatywnego, a koszty usunięcia i przechowywania pojazdu na parkingu

Opracował: Marcin Mroczkowski – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy



strzeżonym ponosi podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym. Usunięciu podlega więc zawsze pojazd nienormatywny.

Tym samym konkluzja jest taka, że przepis zawarty w art. 140a d. ust. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym nakazuje usunięcie na parking strzeżony kontrolowanego pojazdu nienormatywnego należącego do krajowego podmiotu wykonującego przejazd i pilotowanego przez podmiot niemający siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – jeżeli w toku tej kontroli stwierdzono nieprawidłowości, których formalnym i faktycznym adresatem będzie także zagraniczny podmiot wykonujący pilotowanie. W takim przypadku pojazd nienormatywny pozostaje na parkingu strzeżonym do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz pobrania przez uprawniony w ustawie organ kontroli ruchu drogowego kaucji na poczet wszczętego wobec tego zagranicznego podmiotu postępowania administracyjnego, a koszty jego usunięcia i pobytu na parkingu strzeżonym obciążą krajowy podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym.

W sytuacji odwrotnej, kiedy w toku kontroli drogowej przejazdu pojazdu nienormatywnego będącego w prawnej dyspozycji zagranicznego podmiotu, pilotowanego przez pojazd lub pojazdy będące w prawnej dyspozycji krajowego podmiotu, stwierdzone zostanie wyłącznie naruszenie (naruszenia) przepisów o pilotowaniu popełnionych przez podmiot wykonujący pilotaż, a więc przez podmiot krajowy, wówczas art. 140a d. ust. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie znajduje zastosowania. Podczas kontroli drogowej nie zostało bowiem stwierdzone naruszenie przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych, lecz przez podmiot krajowy.

