

Bogusz WIŚNICKI ¹
Artur KUJAWSKI ²
Marcin BREITSPRECHER ³

UWARUNKOWANIA EKONOMICZNE DROGOWYCH PRZEWOZÓW NIENORMATYWNYCH W POLSCE

Artykuł przedstawia uwarunkowania ekonomiczne przewozów nienormatywnych w Polsce w świetle nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym regulującej przewóz ładunków. Zbadano stan istniejący przepisów dotyczących wydawania zezwoleń i ich kosztów oraz planowane zmiany legislacyjne w tym zakresie (podmioty wydające zezwolenia, kategorie, koszty). Przeprowadzono symulację kosztów zezwoleń na podstawie wyznaczonych tras przejazdu oraz różnych przekroczeń dopuszczalnego nacisku na osie a także przekroczeń dotyczących wymiarów pojazdów. Dodatkowo przeanalizowano pozostałe koszty związane z usługami przewozu ładunków nienormatywnych w Polsce. Autorzy sformułowali szereg wniosków mających na celu zwiększenie efektywności drogowych przewozów nienormatywnych w Polsce.

ECONOMIC CONDITIONS OF OVERSIZE ROAD TRANSPORT IN POLAND

The article presents the economic conditions of oversize transport in Poland. The main goal of this article is to show a condition of oversized road transport in reference to the amendment to the Law on Road Traffic that regulates the Cargo Transportation. The existing rules governing the issuance of permits and their costs and the planned legislative changes (i.e. entities issuing permits, categories and costs) were examined. The cost simulation of permits on the basis of designated routes and a variety of traffic offense of allowable axle loads and vehicle dimensions for the overruns was performed. In addition, the analysis of other costs associated with the transport of oversize cargoes in Poland was analysed. The authors put forward a number of conclusions aimed at increasing the efficiency of non-standard road transport in Poland.

¹ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu; 70-507 Szczecin; ul. H. Pobożnego 11; E-mail: b.wisnicki@am.szczecin.pl

² Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu; 70-507 Szczecin; ul. H. Pobożnego 11; E-mail: akujawski@am.szczecin.pl

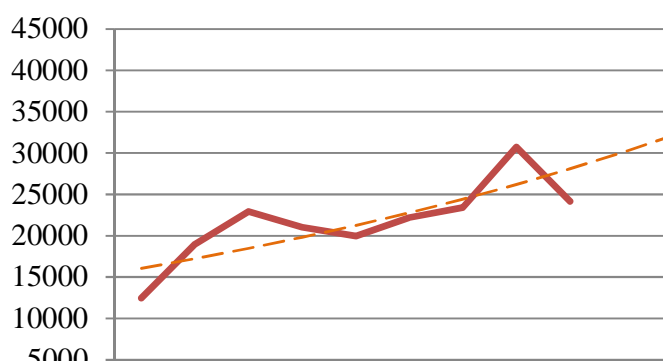
³ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Nawigacyjny; 70-500 Szczecin; ul. Wały Chrobrego 1-2; E-mail: m.breitsprecher@am.szczecin.pl

1. WSTĘP

Transport ładunków ciężkich oraz takich, które charakteryzują się znaczną długością, szerokością lub wysokością jest realizowany w Polsce prawie wyłącznie transportem drogowym. Ta gałąź transportu, jako jedyna oferuje możliwość przewiezienia nietypowych ładunków pomiędzy dowolnym punktem nadania i odbioru. Transport kolejowy, morski i rzeczny, choć posiadają specjalistyczne środki transportu, nie mogą sprostać potrzebom rynkowym w zakresie dostępności transportowej i elastyczności oferowanych usług. Rynek wymaga szybkiej realizacji usługi, co jest związane z krótkimi terminami realizacji inwestycji. Przykładem może być pośpiech przy budowie sieci autostrad i stadionów w Polsce. Biorąc pod uwagę uwarunkowania organizacyjne transportu kolejowego, który mógłby konkurować z transportem drogowym w przejęciu ładunków ciężkich i ponadgabarytowych, nie stanowi on racjonalnej alternatywy. Decyduje o tym czas potrzebny na uruchomienie tzw. kolejowej przesyłki nadzwyczajnej, który jest kilkakrotnie dłuższy od czasu niezbędnego na realizację tego samego przewozu tzw. pojazdem drogowym nienormatywnym. Ta nierównowaga gałęziowa najlepiej przejawia się w ilości wydawanych zezwoleń na przewozy nienormatywne w Polsce. W 2009 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) wydała ponad 24 tys. zezwoleń na przewozy nienormatywne, podczas gdy PKP Cargo SA, spółka która dominuje na polskim rynku kolejowych przewozów nadzwyczajnych, zrealizowała w tym samym roku 712 tego typu przewozów.

W warunkach polskich prognozowanie wielkości przewozów nienormatywnych jest obciążone znacznym błędem, gdyż z natury nie uwzględnia nielegalnych przewozów. Eksperti oceniają, że od 10% do 30% nienormatywnych przewozów drogowych wykonywane jest bez zezwoleń. Transport bliski, do 100 km, który nie wymaga użycia autostrad i dróg krajowych, często wykonywany jest nielegalnie. Jedynie transport międzynarodowy, dość łatwy do śledzenia i sprawdzenia jest legalny w prawie 100%.

Oficjalne statystyki pokazują powolny wzrost liczby wydawanych zezwoleń, średnio o 10% więcej rocznie w latach 2001-2009. Stąd, można przewidywać stopniowy dalszy wzrost wydawanych zezwoleń do roku 2015. Rynek rejestrowanych przewozów powinien zwiększyć się w tym okresie o 40% w porównaniu z rokiem 2008 (rys. 1).



Rys.1. Prognoza dla wydanych zezwoleń w transporcie drogowym.

Źródło: opracowanie własne.

Wychodząc naprzeciw potrzebom rynkowym, opracowano propozycje zmian regulacji prawnych, których celem jest usprawnianie procesu wydawania zezwoleń i nadzoru nad drogowymi przewozami nienormatywnymi. Proponowane zmiany prawne są bardzo daleko idące i w dużej mierze uwzględniają postulaty przewoźników. Rząd i instytucje rządowe chcą wprowadzić taki ład prawny, który wyeliminowałby opłacalność przewozów nielegalnych, które niewątpliwie „psują” dzisiejszy rynek przewozów nienormatywnych. Warto dokonać wstępnych analiz szacunkowych, które sprawdzą racjonalność proponowanych zmian legislacyjnych. Poniższa analiza będzie dotyczyła przede wszystkim kosztów wydawanych zezwoleń oraz innych kosztów związanych z realizacją przewozów nienormatywnych.

2. AKTUALNE REGULACJE PRAWNE

Państwa zrzeszone we Wspólnocie Europejskiej obowiązują Dyrektywa 96/53 ustanawiająca maksymalne dopuszczalne obciążenia pojazdów drogowych w ruchu międzynarodowym [1]. Pomimo kilkukrotnych prób zmiany tego aktu prawnego obowiązuje ona w prawie niezmiennym kształcie od 1996 roku i określa:

- 1) maksymalne dopuszczalne długości pojazdów:
 - pojazd silnikowy lub przyczepa - 12,00 m,
 - pojazd przegubowy - 16,50 m,
 - pociąg drogowy - 18,75 m;
- 2) maksymalne dopuszczalne szerokości pojazdów:
 - wszystkie pojazdy - 2,55 m,
 - nadbudówki pojazdów chłodni - 2,60 m;
- 3) maksymalną dopuszczalną wysokość pojazdów - 4,00 m;
- 4) maksymalne dopuszczalne masy pojazdów:
 - pociągi drogowe lub pojazdy przegubowe – 40 t,
 - pojazdy przegubowe przewożące kontenery 40-stopowe – 44 t.

Dyrektywa zezwala państwom członkowskim Unii Europejskiej na dopuszczenie do ruchu na terytorium swojego państwa pojazdów przeznaczonych do transportu towarów, które mają parametry odbiegające od wyżej wymienionych. Dzieje się tak na podstawie specjalnego zezwolenia wydawanego przez właściwe organy państwowe lub bez konieczności takiego zezwolenia. To drugie rozwiązanie obwarowane jest zastrzeżeniem, że pojazdy nienormatywne „wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu” [2]. Zgodnie z Dyrektywą, to zastrzeżenie należy rozumieć w ten sposób, że dopuszczone pojazdy nienormatywne są niezbędne do wykonywania określonych operacji transportowych, np. wycinka drzew w przemyśle leśnym. Drugim rozwiązaniem jest tak zwana „koncepcja modułowa”, w której dopuszczony nienormatywny pojazd lub zespół pojazdów może być zastąpiony przez nienormatywny pociąg drogowy utworzony z pojazdów, naczep lub przyczep zgodnych z parametrami wymienionymi powyżej. Wiele krajów skorzystało z możliwości odstępstw, jakie stworzyła Dyrektywa 96/53. Obecnie najcięższe i najdłuższe pojazdy są dopuszczone do ruchu w Finlandii, Holandii i Szwecji. W tych krajach zezwolono na ruch pojazdów, które zgodnie z „konceptcją modułową” mogą mieć długość do 25,25 m i masę brutto 60 t (tab. 1).

Tab. 1 Maksymalne dopuszczalne masy i wymiary pojazdów w krajach UE

Kraj	Masa pojazdu brutto	Wysokość	Szerokość	Długość	
				Pojazd przegubowy	Pociąg drogowy
Dyrektywa 96/53/EC	40 t	4,00 m	2,55 m	16,50 m	18,75 m
Belgia	44 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Czechy	48 t	bz.	2,50 m	bz.	18,00
Dania	48 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Finlandia	60 t	4.20 m	2.60 m	bz.	25,25 m
Francja	bz.	no.	bz.	bz.	bz.
Holandia	50 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Irlandia	44 t	4.65 m	bz.	bz.	bz.
Luksemburg	44 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Szwecja	48 t	no.	bz.	25,25 m	24,00 m
Wielka Brytania	bz.	no.	bz.	bz.	bz.
Włochy	44 t	bz.	bz.	bz.	bz.

bz. – bez zmian

no. – nie określono

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [1], [2], [3].

W Polsce zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych są wydawane na czas określony, nieokreślony i na jednokrotny przewóz w wyznaczonym czasie i po ustalonej trasie [4]. Starosta wydaje dwa rodzaje zezwoleń:

- a) zezwolenia na czas nieokreślony na przejazdy nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego lub pojazdu specjalnego, których szerokość nie przekracza 3,50 m, natomiast masa całkowita, naciski osi, długość i wysokość są normatywne,
- b) zezwolenia na czas określony dla pojazdu nienormatywnego, którego długość jest większa od dopuszczalnej, określonej w przepisach określających warunki techniczne pojazdów, nie więcej niż o 2,00 m, a szerokość nie przekracza 3,20 m, natomiast masa całkowita, naciski osi i wysokość są normatywne.

Zezwolenie na jednokrotny przejazd, w wyznaczonym czasie i po ustalonej trasie, pojazdów nienormatywnych innych niż wyżej przedstawione wydaje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Standardowo, tego typu zezwolenia wydawane są na 7 dni, a sam przejazd nie powinien być dłuższy niż 72 godzin. Dodatkowo, naczelnik urzędu celnego wydaje zezwolenia na jednokrotny przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu przekraczającego granicę państwa przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Wszystkie zezwolenia wydawane są na pisemny wniosek podmiotu wykonującego przewóz drogowy, organizatora transportu, spedytora lub załadowcy. Opłata za wydanie zezwolenia jest wyliczana na podstawie długości trasy, przekroczeń normatywnych nacisków, wymiarów lub tonażu. Odziały GDDKiA wyliczają tą opłatę posługując się dedykowanym programem komputerowym. Dość skomplikowana metodyka obliczania opłaty za

zezwolenia powoduje, że przewoźnicy nie są w stanie przewidzieć dokładnie ile za nie zapłacą. Z reguły koszt zezwolenia wynosi kilka tysięcy zł, a przy dużych przekroczeniach na długiej trasie może przekroczyć 10 tys. zł.

3. PROJEKT USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Trwające obecnie prace nad projektem ustawy Prawo ruchu drogowym dotyczą również przewozów nienormatywnych. Projekt przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury jest obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych [5]. Stronami, które przygotowały i opiniują projekt są z jednej strony GDDKiA, a z drugiej przewoźnicy drogowi, reprezentowani przez trzy organizacje. Są to Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego „ponadnormatywni.pl”, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz Ogólnopolskie Zrzeszenie Pracodawców Transportu Drogowego. Projekt jest efektem kompromisu, lecz powszechnie uznaje się że uwzględni on większość postulatów przewoźników drogowych. Można przypuszczać, że rząd i GDDKiA stawiały sobie za cel nowelizacji przede wszystkim wyeliminowanie nielegalnych przewozów i usprawnienie procesu wydawania zezwoleń, przy zachowaniu fundamentalnego celu jakim jest ochrona dróg przed nadmiernym zniszczeniem spowodowanym poruszaniem się pojazdów cięższych i większych niż normatywne.

Projekt ustawy dokonuje zmiany w podziale tych kompetencji, stwarzając możliwość wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych przez organy uprawnione dotychczas: Starostę, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, naczelnika urzędu celnego, jak również wprowadza możliwość wydawania ich przez zarządcę drogi. Nowy podział kompetencji do wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego uzależniony od kategorii zezwolenia [5] (tab. 2). I tak, zarządcy drogi mogą się uprawnieni do wydawania zezwoleń w kategorii I, starostowie w kategorii II i III, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w kategorii IV, V, VI i VII a Naczelnik Urzędu Celnego w kategorii III i IV. Zezwolenie kategorii I wydawane jest na przejazd pojazdu nienormatywnego w celu umożliwienia dojazdu do i z wskazanego w zezwoleniu obiektu, który jest przedmiotem właściwego przewozu. Kategoria II natomiast, dotyczy pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej.

Ponadto przepisy projektu ustawy określają nieuregulowane dotychczas terminy wydawania zezwoleń, od 3 do 14 dni w zależności od kategorii zezwolenia. Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii od I do VI wydawane będą po uiszczeniu opłaty bez zbędnej zwłoki nie później niż w terminie 3 dni roboczych. Natomiast zezwolenia w kategorii VII - nie później niż w terminie 14 dni roboczych, po uiszczeniu opłaty oraz po uzgodnieniu trasy przejazdu z innymi zarządcami dróg.

W projekcie ustawy uregulowana została sprawa opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych oraz kar za przejazd bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu. Nowe przepisy ustawy wprowadzają zryczałtowane stawki opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, umożliwiając uzyskanie zezwolenia z różnym okresem jego ważności (od miesiąca do 24 miesięcy). Zgodnie z projektowanymi przepisami w poszczególnych kategoriach obowiązują następujące stawki opłat za wydanie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego ważnych na okres:

- a) w kategorii I za: miesiąc- 50 zł, 6 miesięcy - 100 zł, 12 miesięcy - 200 zł,

- b) w kategorii II opłata za wydanie zezwolenia z ważnością na okres 12 miesięcy wynosi - 100 zł,
- c) w kategorii III za: miesiąc - 200 zł, 6 miesięcy - 400 zł, 12 miesięcy - 1200 zł, 24 miesiące - 2000 zł.,
- d) w kategorii IV za: miesiąc - 500 zł, 6 miesięcy - 1000 zł, 12 miesięcy - 2000 zł, 24 miesiące - 3000 zł,
- e) w kategorii V za: miesiąc - 600 zł, 6 miesięcy - 1200 zł, 12 miesięcy - 2400 zł, 24 miesiące - 3600 zł,
- f) w kategorii VI za: miesiąc - 800 zł, 6 miesięcy - 1600 zł, 12 miesięcy - 3200 zł, 24 miesiące - 4800 zł,
- g) w kategorii VII za wydanie zezwolenia na jednokrotny przejazd po wyznaczonej trasie - 1600 zł, w przypadku zezwolenia wielokrotnego opłata obliczana z zależności.

$$K = 1600 + (n - 1) \times 0,8 \times 1600$$

gdzie:

K – koszt zezwolenia wielokrotnego;

n - liczba przejazdów nienormalnych;

Zgodnie z przepisami projektu ustawy w przypadku braku zezwolenia na przejazd pojazdu nienormalnego lub wykonywania przejazdu nie zgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu nakładana będzie kara pieniężna w drodze decyzji administracyjnej. Wysokość kar pieniężnych została ustalona, jako stała wartość w zależności od rodzaju naruszenia i wynosi odpowiednio:

- a) 1500 zł – za brak zezwolenia w kategorii I i II,
- b) 6000 zł – za brak zezwolenia w kategoriach od III do VI,
- c) 15000 zł – za brak zezwolenia kategorii VII,
- d) 1000 zł – za przejazd pojazdu nienormalnego przez drogowy obiekt inżynierski bez powiadomienia zarządcy drogi, w przypadku, gdy masa całkowita pojazdu nienormalnego nie przekracza nośności tego obiektu,
- e) 3000 zł – za przejazd pojazdu nienormalnego przez drogowy obiekt inżynierski bez powiadomienia zarządcy drogi, w przypadku, gdy masa całkowita pojazdu nienormalnego przekracza nośność tego obiektu, lub niezgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę drogi w zgodzie na przejazd,
- f) 6000 zł – za przejazd pojazdu nienormalnego przez drogowy obiekt inżynierski przy zgłoszonym przez zarządcę drogi sprzeciwie,
- g) 6000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu podanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormalnego kategorii VII.

Tab. 2 Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego

Kategoria	Pojazd nienormatywny		
	wysokość/szerokość/długość	naciski na osie	masa całkowita
kategorii I (drogi gminne, powiatowe lub wojewódzkie)	nie większe od dopuszczalnych	$\leq 11,5$ t	nie większa od dopuszczalnych
kategorii II (drogi publiczne z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad)	nie większe od dopuszczalnych z wyjątkiem $B \leq 3,50$ m	nie większe od dopuszczalnych	nie większa od dopuszczalnych
kategorii III (wszystkie drogi publiczne)	$B \leq 3,20$ m; $L \leq 15$ m dla pojedynczego pojazdu, $L \leq 23,0$ m dla zespołu pojazdów; $H \leq 4,30$ m	nie większe od dopuszczalnych	nie większa od dopuszczalnych
kategorii IV (drogi krajowe)	$B \leq 3,20$ m; $L \leq 15$ m dla pojedynczego pojazdu, $L \leq 23,0$ m dla zespołu pojazdów, $L \leq 30,0$ m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; $H \leq 4,30$ m	$\leq 11,5$ t	nie większa od dopuszczalnych
kategorii V (wszystkie drogi publiczne)	$B \leq 3,20$ m; $L \leq 15$ m dla pojedynczego pojazdu, $L \leq 23,0$ m dla zespołu pojazdów, $L \leq 30,0$ m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; $H \leq 4,30$ m	nie większe od dopuszczalnych	≤ 60 t
kategorii VI (drogi krajowe zgodnie z wyka- zem)	$B \leq 3,20$ m; $L \leq 15$ m dla pojedynczego pojazdu, $L \leq 23,0$ m dla zespołu pojazdów, $L \leq 30,0$ m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; $H \leq 4,30$ m	$\leq 11,5$ t	≤ 60 t
kategorii VII (określona trasa)	$B > 3,20$ m; $L > 15$ m dla pojedynczego pojazdu, $L > 23,0$ m dla zespołu pojazdów, $L > 30,0$ m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; $H > 4,30$ m	$> 11,5$ t	> 60 t

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [5].

4. Analiza kosztów wydania zezwoleń

Analizę kosztów przeprowadzono na przykładzie dwóch ładunków ponadnormatywnych. Za przykłady posłużyły elementy turbiny wiatrowej, który jest coraz częściej spotykanym ładunkiem nienormatywnym na polskich drogach. Elementy turbiny obejmują (tab. 3):

- a) łopatę wirnika o długości 45 m i masie 10 t (ładunek długi),
- b) sekcję konstrukcji nośnej turbiny o długości 20 m i masie 45 t (ładunek ciężki).

Przyjęto, że oba ładunki będą przewożone zestawem pojazdów - ciągnik z naczepą wieloosiową. Załadowane pojazdy charakteryzują się w przypadku ładunku długiego długością 54,0 m a w przypadku ładunku ciężkiego masą całkowitą 75, 5 t (tab. 3).

Wzięto pod uwagę sześć tras reprezentujących możliwe trasy przewozu turbiny od producenta-do miejsca posadowienia. Przyjęto, że potencjalni producenci są zlokalizowani w Grudziądzu, Łodzi i na Ukrainie (obliczenia dotyczą odcinka polskiego). Potencjalne lokalizacje farm wiatrowych są w Darłowie i Ustce. Analizowane trasy obejmują odcinki dróg o różnych dopuszczalnych naciskach na oś pojazdu (8 t, 10 t i 11,5 t). Trasy można podzielić na trzy kategorie długości: pierwsza to trasy do 300 km, druga to trasy do 500 km i ostatnia to trasy do 1000 km (tab. 4).

Analizy kosztów dokonano za pomocą dedykowanego programu komputerowego używanego obecnie przez wszystkie oddziały GDDKiA . Daje on możliwość obliczenia dokładnych stawek za przewóz ładunków przy zastosowaniu szeregu współczynników obliczeniowych. Współczynniki dotyczą następujących parametrów pojazdu: masa poszczególnych elementów całego zestawu, rozstaw osi ciągnika i naczepy, rozkład sił nacisku na poszczególne osie pojazdu, ilość kilometrów po trasach o dopuszczalnym nacisku na oś, przejazd przez miasta prezydenckie, ograniczenia prędkości, godziny przejazdu, wstępny objazd trasy, pilot przed zestawem lub jego brak, opłata drogowa, itp.

Zestawienie kosztów wydania zezwoleń na przejazd analizowanych pojazdów nienormatywnych pokazuje znaczne dysproporcje pomiędzy opłatami za zezwolenie na przewóz ładunków ciężkich i długich. Dla przyjętych parametrów ładunków opłaty za przewóz ładunków ciężkich były dwukrotnie większe od przewozu ładunków długich. Dla najdłuższej trasy Dorohusk – Darłowo, liczącej prawie 800 km, koszt wydania zezwolenia na przewóz ładunków ciężkich przekroczył 10 tys. zł.

Tab. 3 Parametry ładunków oraz zestawów do ich przewozu

nr	Parametry ładunku			Parametry pojazdu			
	nazwa	długość/średnica/ wysokość (m)	masa (t)	typ naczepy	ilość osi	masa brutto (t)	dł. (m)
1	łopata wirnika	45,0/1,0/1,5	10	dłużycowa	3+4	38,60	54,0
2	segment	20,0/4,0/4,0	45	zagłębiona	4+4	75,50	36,0

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 4 Zestawienie opłat za przewóz ładunków ponadnormatywnych

nr	Trasa skąd - dokąd	Ile km po drogach o dopuszczalnym nacisku na oś			Suma (km)	Opłaty	
		11,5 t	10 t	8 t		ład. długi	ład. ciężki
1	Grudziądz - Ustka	137,5	121,5	-	259	1 324,79 zł	2 770,90 zł
2	Łódź - Ustka	374	110	-	484	2 475,66 zł	4 869,04 zł
3	Dorohusk - Ustka	456	372	-	828	4 235,22 zł	8 814,96 zł
4	Grudziądz - Darłowo	130,5	146,8	14,7	292	1 493,58 zł	3 453,07 zł
5	Łódź - Darłowo	193	196	72,8	461,8	2 362,11 zł	6 387,57 zł
6	Dorohusk - Darłowo	242	478	72,8	792,8	4 055,17 zł	10 263,31 zł

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z podanymi wcześniej zapisami nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, przewóz obydwoma analizowanymi pojazdami zaliczany był do kategorii VII. Co za tym idzie, koszt jednorazowego zezwolenia dla każdej z sześciu analizowanych tras i każdego z dwóch typów ładunków wynosiłby 1600 zł.

5. WNIOSKI

Dokonana analiza pozwala na sformułowanie szeregu wniosków szczegółowych dotyczących drogowych przewozów nienormatywnych w Polsce, a w szczególności ich uwarunkowań ekonomicznych. Wnioski odnoszą się do nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym i obejmują:

1. poprzez wprowadzenie siedmiu kategorii zezwoleń nowelizacja ułatwia otrzymanie zezwolenia w przypadku tzw. dojazdów pustymi zestawami nienormatywnymi; konieczność ta wynika dziś nawet w przypadku konieczności dojazdu do stacji paliw lub przeglądu technicznego;
2. zezwolenia dotyczące niewielkich przekroczeń parametrów pojazdów będą miały charakter stały lub długoterminowy, co pozwoli urzędnikom zająć się tymi przewozami ponadgabarytowymi, które wymagają znacznie dokładniejszej analizy, a tym samym większego nakładu pracy; można przyjąć, że ok. 60% przewozów ponadgabarytowych w Polsce powinno uzyskiwać i działać na podstawie tego typu długookresowych zezwoleń.
3. w nowelizacji inaczej traktowany jest zestaw drogowy posiadający osie skrętne, który dzięki swojej większej zwrotności, słusznie będzie mógł mieć większą długość, niezależnie od infrastruktury drogowej;
4. najważniejsza zmiana prawna dotyczy znacznego zmniejszenia opłat za wydanie zezwoleń - przeprowadzona analiza pokazała, że opłaty będą kilkukrotnie niższe od dotychczasowych;
5. zmniejszenie opłat nie oznacza zmniejszenia wpływów budżetowych, można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że nowa sytuacja prawna zachęci przewoźników, którzy obecnie wykonują przewozy nielegalnie do uzyskiwania stosownych zezwoleń;
6. pozytywny obraz nowelizacji sprzyjający przewoźnikom przełożył się na wielkość kar przewidzianych prawem za nielegalny przewóz nienormatywny; zdaniem autorów

kary nie są zbyt surowe, a w szczególności ich wielkość nie odpowiada wycenie zużycia infrastruktury transportowej, jakie powodują przeciążone pojazdy.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] *Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym*, Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 235/59.
- [2] *European Modular System for road freight transport – experiences and possibilities*, TFK – TransportForsK AB, Stockholm 2007.
- [3] *Maximum Weights of Trucks in Europe, Maximum Dimensions of Trucks in Europe, Revised 2 February 2010*, www.internationaltransportforum.org [dostęp 26.02.2010].
- [4] *Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zmianami).
- [5] *Projekt ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25.11.2009 r. w trakcie uzgodnień międzyresortowych*, bip.mi.gov.pl [20.02.2011].