



**Kontrolle drogowe**

**POL**

## **Wprowadzenie**

### **Kontrole drogowe niemieckiego Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego (BAG)**

Federalny Urząd ds. Transportu Towarowego (Bundesamt für Güterverkehr - BAG) jako samodzielny centralny urząd federalny w resorcie Federalnego Ministerstwa Transportu i Infrastruktury Cyfrowej wykonuje szereg zadań związanych z samochodowym transportem towarowym. Siedziba urzędu – centrala – znajduje się w Kolonii, a wspierana jest przez jedenaście oddziałów na terenie całych Niemiec.

BAG wykonując swoje zadania, przyczynia się w dużym stopniu do zwiększenia bezpieczeństwa na niemieckich drogach, sprawiedliwości podatkowej i równości konkurencji. Zwłaszcza w zakresie przepisów dotyczących załóg pojazdów samochodowych (czas pracy i odpoczynku) kontrolerzy BAG wciąż stwierdzają naruszenia przepisów. Niniejsza broszura informacyjna służy orientacji w aktualnie obowiązujących przepisach prawnych. W celu dokonania kontroli kontrolerzy Urzędu Federalnego upoważnieni są do zatrzymywania niemieckich i zagranicznych pojazdów samochodowych służących do transportu towarowego oraz autobusów i autokarów. Kontrole mają miejsce także w ramach kontroli mobilnej poprzez manualne wezwanie do zjechania na najbliższy parking albo przy pomocy tablic LED lub w ramach kontroli stacjonarnych w miejscach przeznaczonych do wypoczynku i na parkingach przy autostradach, drogach federalnych i krajowych.

Często kontrole przeprowadzane są we współpracy z innymi organami, np. z policją, urzędem celnym lub organem nadzoru nad prowadzeniem działalności gospodarczej. Szczególną rolę odgrywa tu również współpraca transgraniczna. Dlatego też BAG kooperuje z innymi organami na szczeblu międzynarodowym, w szczególności z właściwymi służbami kontrolnymi krajów sąsiedzkich.

Więcej informacji odnośnie działalności Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego – nie tylko w sprawach kontroli drogowej – uzyskać można również w Internecie na stronie [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de).

## Zadania i uprawnienia

- W ramach kontroli na drogach Federalny Urząd ds. Transportu Towarowego sprawdza zgodnie z § 11 ust. 2 niem. Ustawy o Towarowym Transporcie Drogowym (GüKG) w szczególności:
- posiadanie przy sobie dokumentów i zaświadczeń wymaganych zgodnie z prawem dot. ruchu drogowego pojazdów transportowych (uprawnienie, dokument towarzyszący, polisa ubezpieczeniowa od obowiązku odpowiedzialności cywilnej od szkód towarowych),
- przepisowe korzystanie z tachografu oraz przestrzeganie okresów jazdy i odpoczynku,
- przestrzeganie określonych przepisów prawa dotyczącego pobytu, zezwolenia na pracę i ubezpieczenia społecznego,
- przestrzeganie dopuszczalnych wymiarów, nacisków na osie i mas całkowitych oraz zabezpieczenia ładunku i stanu technicznego pojazdów silnikowych, przyczep oraz zespołów pojazdów,
- przestrzeganie przepisów dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych,
- przepisowego stanu technicznego pojazdów silnikowych służących do przewozu towarów w formie kontroli technicznej w trasie,
- przestrzeganie zakazu jazdy w niedziele i święta oraz niem.





Rozporządzenia o Ruchu Drogowym w Okresie Urlopowym.

W przypadku stwierdzenia podczas kontroli naruszenia przepisów, kontrolerzy BAG podejmują różne środki w zależności od ich kompetencji oraz rodzaju i stopnia naruszenia:

Udzielają upomnienia lub sporządzają protokoły, które prowadzą do wszczęcia postępowania w sprawach o wykroczenia. Do naku złożenia zabezpieczenia może dojść, jeżeli dany kierowca ma swoją siedzibę za granicą oraz w przypadku, gdy jest zatrudniony w przedsiębiorstwie z siedzibą za granicą. Jeżeli złożenie zabezpieczenia nie nastąpi (w sposób kompletny), kontrolerzy mogą zabronić dalszej jazdy. Dalsza jazda może zostać zakazana według uznania odpowiadającego obowiązkowi, w ramach jego kompetencji także wtedy, gdy pojazd lub kierowca stanowią zagrożenie lub nie wykazano uprawnienia do przewozu towarów.

Kontrole mają miejsce regularnie we współpracy z innymi jednostkami, jak policja, urząd celny czy urząd kontrolujący działalność gospodarczą. Szczególne znaczenie ma transgraniczna współpraca z urzędami kontrolującymi państw sąsiadujących.

Uiszczanie opłat drogowych zgodnie z niemi. Ustawą o Pobieraniu Opłat na Autostradach Federalnych nadzoruje właściwa służba kontrolna opłat BAG.

## Automatyczna technologia kierowania pojazdów do kontroli

**Nowa technologia kierowania pojazdów do kontroli przeprowadzanych przez niemiecki Federalny Urząd ds. Transportu Towarowego (BAG) za pomocą elektronicznych tablic informacyjnych**

W przypadku kontroli stacjonarnych wezwanie do zjazdu w odpowiednio wyposażonych do tego punktach nie będzie już sygnalizowane przez kontrolerów BAG przy pomocy lizaka. Na elektronicznych tablicach informacyjnych wyświetlane będą różne informacje dotyczące zatrzymania się.



### Kierowanie do kontroli pojazdów ciężarowych

#### **Wezwanie:**

Każdy pojazd ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t musi zjechać na miejsce kontrolne. Selekcja pojazdów odbywa się na placu kontrolnym..



### Kierowanie do kontroli busów

#### **Wezwanie:**

Każdy bus musi zjechać na miejsce kontrolne. Selekcja pojazdów odbywa się na placu kontrolnym.



## Kierowanie do kontroli wytypowanych numerów rejestracyjnych

### Wezwanie:

Pojazd o wyświetlonym numerze rejestracyjnym musi zjechać na miejsce kontrolne.

## Konsekwencje w przypadku nieprzestrzegania znaków informacyjnych

W przypadku nieprzestrzegania oznakowania, w celu przeprowadzenia kontroli pojazd zostanie zatrzymany przez podążającego za nim funkcjonariusza BAG.

Wykroczenie podlega grzywnie w wysokości do 300,00 Euro.

## Przepisy dotyczące załóg pojazdów silnikowych

Celem przepisów dotyczących załóg pojazdów silnikowych jest polepszenie warunków socjalnych załóg pojazdów samochodowych oraz ogólne bezpieczeństwo w ruchu drogowym i regulacja warunków konkurencji.

Ważne regulacje dotyczące prawa załóg pojazdów samochodowych znajdują się między innymi:

- w Ustawie o Załogach Pojazdów Silnikowych (FPersG)
- w Rozporządzeniu w sprawie Załóg Pojazdów Silnikowych (FPersV)
- w Rozporządzeniu (WE) Nr 561/2006, które obowiązuje dla krajów UE/EOG oraz dla Szwajcarii i

- w „Europejskiej Konwencji dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe“ (AETR).

Przepisy dotyczące załóg pojazdów silnikowych z Rozporządzenia (WE) Nr 561/2006, Rozporządzenia (UE) Nr 165/2014, niem. ustaw FPersG i FPersV obowiązują z reguły wszystkie transporty pojazdami służącymi do przewozu towarów na drogach publicznych i których dopuszczalna masa całkowita (dmc) łącznie z przyczepami lub naczepami przekracza 3,5 t.

Poza tym obowiązują przepisy dla przedsiębiorców i kierowców pojazdów, służących do transportu osób i których model oraz wyposażenie nadają się i są przeznaczone do przewozu powyżej 9 osób wraz z kierowcą. Przy czym nie ma znaczenia, czy pojazd jest pusty, ma załadowany towar lub przewozi osoby.

Na terenie kraju także kierowcy pojazdów służących do transportu towarów, i których dopuszczalna masa całkowita włącznie z przyczepami i naczepami wynosi powyżej 2,8 t i nie więcej niż 3,5 t, muszą prowadzić zapisy dotyczące czasu jazdy, wszystkich innych okresów pracy, przerw w prowadzeniu pojazdu i okresów odpoczynku. Jeżeli tachograf (analogowy czy cyfrowy) został wbudowany, zapisy należy prowadzić używając wbudowanego urządzenia (§ 1 ust. 7 ustawy FPersV).

Poprzez dopasowanie konwencji AETR do Rozporządzenia (WE) Nr 561/2006 w transgranicznym transporcie obowiązują w znacznym stopniu jednolite przepisy. Zakres zastosowania Rozporządzenia (WE) Nr 561/2006 wynika z art. 2 ust. 1 i 2 Rozporządzenia (WE) Nr. 561/2006, zakresu zastosowania konwencji AETR z art. 2 ust. 3 Rozporządzenia (WE) Nr 561/2006 w zw. z art. 2 i 3 AETR. W stosunku do przejazdów odbywających się częściowo poza terytorium UE, EOG lub Szwajcarii, obowiązują na całej trasie dostosowane przepisy konwencji AETR, pod warunkiem, iż pojazd jest zarejestrowany w UE, EOG lub jednym z państw objętych konwencją AETR. W przypadku, gdy pojazd jest zarejestrowany poza terytorium tych państw, przepisy AETR obowiązują wyłącznie tylko na tym odcinku trasy, który prowadzi przez terytorium UE, EOG lub jednego z państw objętych konwencją AETR.

## Obowiązek wyposażenia w tachograf

Pojazdy samochodowe podlegające przepisom dotyczącym załóg pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej wyższej niż 3,5 t muszą być wyposażone w cyfrowe tachografy. Pojazdy silnikowe, które przed 01.05.2006 na obszarze UE względnie przed 16.06.2010 na obszarze obowiązywania przepisów AETR zarejestrowano na nowo, mogą być wyposażone zamiast cyfrowego w analogowy tachograf (zastosowanie wykresówek).

Przedsiębiorstwa transportowe i kierowcy muszą zadbać o poprawne funkcjonowanie i zgodne z przepisami korzystanie z cyfrowego tachografu i karty kierowcy. Przedsiębiorstwa transportowe i kierowcy, którzy używają analogowego tachografu zapewniają tym samym idealne funkcjonowanie tachografu i zgodne z przepisami korzystanie z wykresówek.

Kierowcy pojazdów służących do transportu towarów o dopuszczalnej maksymalnej masie łącznie z przyczepą lub naczepą wyższej niż 2,8 tony, ale nie wyższej niż 3,5 tony, powinni zgodnie z § 1 ust. 6 ustawy FPersV sporządzać zapisy w formie formularza, który odpowiada wzorowi z Załącznika 1. ustawy PersV. Kierowca powinien mieć przy sobie zapisy bieżącego dnia oraz minionych 28 dni kalendarzowych. Jeżeli pojazd jest wyposażony w tachograf, należy z niego korzystać






## **Obowiązek posiadania przy sobie zaświadczeń o wykonywanej pracy**

### **Przepisy UE zgodne z Rozporządzeniem Rady (UE) Nr 165/2014**

Zgodnie z artykułem 36 Rozporządzenia (UE) Nr 165/2014 w pojeździe powinny się znajdować

i w razie kontroli zostać okazane następujące zaświadczenia:

- kierując pojazdami wyposażonymi w analogowe tachografy (są to urządzenia wykorzystujące wykresówki):
  - a) wykresówki obejmujące aktualny dzień oraz 28 poprzednich dni kalendarzowych
  - b) karta kierowcy, jeżeli takowa została wydana i
  - c) wszystkie odręczne zapisy i wydruki wykonane bieżącego dnia i 28 poprzednich dni kalendarzowych, określone w ww. Rozporządzeniu oraz w Rozporządzeniu (WE) Nr 561/2006.
  
- kierując pojazdami wyposażonymi w cyfrowe tachografy (są to urządzenia wykorzystujące kartę kierowcy):
  - a) karta kierowcy i
  - b) wszystkie odręczne zapisy i wydruki wykonane bieżącego dnia i 28 poprzednich dni kalendarzowych, określone w ww. Rozporządzeniu oraz w Rozporządzeniu (WE) Nr 561/2006 i
  - c) wykresówki dla okresu wg litery b), jeżeli kierowca kierował w czasie tym pojazdem wyposażonym w analogowy tachograf.



W przypadku uszkodzenia, nieprawidłowego działania, utraty lub kradzieży karty kierowcy, kierowca może kontynuować jazdę bez karty przez okres maksymalnie 15 dni kalendarzowych. Okres ten może zostać przekroczony w sytuacji, gdy jest to konieczne, by pojazd wrócił do swojej siedziby. W przypadku takim kierowca musi wykazać, że w okresie tym przedłożenie lub użycie karty nie było możliwe (porównaj art. 29 ust. 5 Rozporządzenia (UE) Nr 165/2014 oraz art. 13 ust. 3 konwencji AETR).

Ręczne zapisy należy koniecznie wykonać między innymi, co do czasu prowadzenia pojazdu, innych okresów pracy, czasu gotowości do pracy oraz przerw w pracy, jeżeli

- przedłożono wadę tachografu i
- karta kierowcy nie mogła być używana w związku z jej uszkodzeniem, nieprawidłowym działaniem lub utratą.

## Okresy jazdy i odpoczynku

Przepisy UE zgodne z Rozporządzeniem (WE) Nr 561/2006 i z konwencją AETR

Przerwa w prowadzeniu pojazdu	<p>Najpóźniej po 4 1/2 godzinach, minimum 45 minut.</p> <p>Możliwość podziału na 2 przerwy trwające minimum 1 x 15 minut, a następnie 1 x 30 minut.</p>
Dzienny czas prowadzenia pojazdu	<p>Maksymalnie 9 godzin.</p> <p>Możliwość wydłużenia do 10 godzin, nie więcej niż dwukrotnie w każdym tygodniu.</p>
Dzienny okres odpoczynku	<p>Minimum 11 godzin.</p> <p>Możliwość skrócenia do 9 godzin, nie częściej niż trzykrotnie pomiędzy dwoma. tygodniowymi okresami odpoczynku (brak możliwości skorzystania z przepisu o rekompensacie).</p> <p>Możliwość podziału na dwie części, przy czym pierwsza z tych części powinna wynosić minimum 3 a druga minimum 9 godzin</p> <p>Każdorazowo w ciągu okresu 24 godzin po dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku.</p> <p>Minimum 45 godzin, możliwość skrócenia do 24 godzin, wtedy jednak wyrównanie w ciągu trzech tygodni. Wyrównanie zastosowane przy skróconym tygodniowym okresie odpoczynku, powinno być dodane do kolejnego okresu odpoczynku trwającego minimum 9 godzin.</p>

Przerwa w dziennym okresie odpoczynku	<p>Podczas przeładowania na prom lub kolej, dzienny okres odpoczynku może być przerwany maksymalnie 2 razy.</p> <p>Łącznie przerwy nie mogą trwać dłużej niż 1 godzinę.</p>
Tygodniowy okres odpoczynku	<p>Rozpoczyna się najpóźniej wraz z końcem sześciu 24-godzinnych okresów po zakończeniu poprzedzającego tygodniowego okresu odpoczynku.</p> <p>Minimum 45 godzin, możliwość skrócenia do 24 godzin, wtedy jednak wyrównanie w ciągu trzech tygodni. Wyrównanie zastosowane przy skróconym tygodniowym okresie odpoczynku, powinno być dodane do kolejnego okresu odpoczynku trwającego minimum 9 godzin.</p> <p>W UE obowiązuje poza tym zrobienie odpoczynku w ciągu dwóch po sobie następujących tygodni: 2 x 45 godz. albo 1 x 45 i 1 x 24 godziny. Nie można zrobić w ciągu dwóch następujących po sobie tygodni 2 x 24 godziny odpoczynku.</p> <p>Także w konwencji AETR obowiązuje to ograniczenie, jednak nie dla załogi składającej się z kilku kierowców.</p>

Tygodniowy czas pro-wadzenia pojazdu	Maksymalnie 56 godzin.
Czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch następujących po sobie tygodni	Maksymalnie 90 godzin.

W określonych przypadkach obowiązującymi są przepisy krajowe a nie przepisy UE czy konwencji AETR.

## **Informacja dotycząca odbierania tygodniowego odpoczynku**

25 maja 2017 r. w Niemczech weszła w życie zmiana ustawy. Zgodnie z art. 8 ust. 6 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 regularny tygodniowy odpoczynek musi być odbierany w miejscu przystosowanym do snu. Nie można już go spędzać w pojeździe.

Przedsiębiorca musi zadbać o to, by kierowca odebrał regularny tygodniowy odpoczynek nie w pojeździe, a w miejscu przystosowanym do snu.

Przedsiębiorca, który o to nie zadba, popełnia wykroczenie zgodnie z § 8a ust. 1 ustawy FPersG.

Kierowca, zgodnie z § 8a ust.2 FPersG, popełnia wykroczenie, jeżeli wykorzystuje regularny tygodniowy odpoczynek w pojeździe lub w miejscu nieprzystosowanym do snu.

## **Przepisy prawne dotyczące transportu towarowego**

O ile przewozy podlegają przepisom Ustawy o Transporcie Towarowym i opierającym się na niej rozporządzeniom z mocą ustawy, prowadzący pojazd obowiązani są mieć przy sobie na niemieckich odcinkach trasy następujące dokumenty:

	Rodzaj transportu	Potwierdzenie uprawnień	Książka sprawozdań z odbytych jazd	Caderno de registros	Conhecimento de carga ou outro comprovativo 1)
Przedsiębiorstwa z siedzibą w Niemczech	<b>Zarobkowy transport towarowy</b> transport krajowy 2)	zezwolenie, odpis zezwolenia albo uwierzytelniona kopia licencji wspólnotowej	nie	nie	tak
	Transport międzynarodowy z - państwami UE/EOG oraz Szwajcarią	kopia uwierzytelniona licencji wspólnotowej	nie	nie	tak
	- państwami członkowskimi CEMT	zezwolenie CEMT	tak <sup>3</sup>	tak	tak
	- państwami trzecimi (z wyjątkiem Szwajcarii)	pozwolenie lub zezwolenie państw trzecich	nie		tak

<b>Przedsiębiorstwa z siedzibą w Niemczech</b>	Transport kombinowany	nie, ale certyfikat kompetencji zawodowych oraz zezwolenia na działalność gospodarczą	nie	nie	tak, oraz zezwolenie na wykonywanie transportu kombinowanego
	Transport na potrzeby własne firmy	nie	nie	nie	nie

1) Dokument towarzyszący lub inne zaświadczenie musi zawierać dane odnośnie przewożonego ładunku, zleceniodawcy oraz miejsca za- i wylądunku.

2) W transporcie krajowym należy mieć przy sobie ważną polisę ubezpieczenia od obowiązku odpowiedzialności cywilnej w przypadku uszkodzenia towaru.

3) Nie dotyczy mienia przewożonego w ramach przeprowadzki na podstawie odpowiedniego zezwolenia CEMT.

	<b>Rodzaj transportu</b>	<b>Potwierdzenie uprawnień</b>	<b>Książka sprawozdań z odbytych jazd sprawozdań</b>	<b>Dokumenty potwierdzające</b>	<b>Dokument towarzyszący 1)</b>
<b>Przedsiębiorstwa z siedzibą za granicą</b>	<b>Zarobkowy transport towarowy</b> transport krajowy <sup>2</sup> przez - przedsiębiorstwa z państw UE/EOG	uwierzytelniona kopia licencji wspólnotowej	nie	nie	tak <sup>4</sup>
	- przedsiębiorstwa z państw trzecich	niedozwolone	-	-	-
	Transport międzynarodowy przez - przedsiębiorstwa z państw UE/EOG	uwierzytelniona kopia licencji wspólnotowej	nie	nie	tak



<b>Przedsiębiorstwa z siedzibą za granicą</b>	- przedsiębiorstwa z państw CEMT	zezwolenie CEMT	tak <sup>3</sup>	tak	tak
	-- przedsiębiorstwa z państw trzecich (z wyjątkiem Szwajcarii)	zezwolenie państw trzecich	jeżeli przewidziano w zezwoleniu		tak
	- przedsiębiorstwa w Szwajcarii	-uwierzytelniona kopia licencji szwajcarskiej	nie	nie	tak
	Transport kombinowany	Obowiązują tu specjalne przepisy przewidujące określone ułatwienia			
<b>Transport na potrzeby własne firmy</b>		nie	nie	nie	nie

1) Dokument towarzyszący lub inne zaświadczenie musi zawierać dane odnośnie przewożonego ładunku, zleceniodawcy oraz miejsca za- i wyładunku.

2) W transporcie krajowym należy mieć przy sobie ważną polisę ubezpieczenia od obowiązku odpowiedzialności cywilnej w przypadku uszkodzenia towaru.

3) Nie dotyczy mienia przewożonego w ramach przeprowadzki na podstawie odpowiedniego zezwolenia CEMT.

4) Należy mieć przy sobie dokumenty przewidziane w artykule 8 ust. 3 Rozporządzenia (WE) Nr 1072/2009.

## Przewozy kabotażowe pojazdami o dmc do 3,5 t

Przepisy art. 8 i 9 Rozporządzenia (WE) Nr 1072/2009 stosuje się także w stosunku do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. Art. 8 ust. 5 Rozporządzenia mówi wyraźnie, że przewoźnicy korzystający ze zwolnienia zgodnie z art. 1 ust. 5 c) (pojazdy silnikowe względnie zespoły pojazdów silnikowych nieprzekraczających dmc 3,5 t), mogą przeprowadzać przewozy kabotażowe zgodnie z warunkami określonymi szczególnie z art. 8 i 9. Tym samym dla pojazdów tych obowiązują takie same wymogi, jak dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

## Wymiary i masy

(Tabela nie uwzględnia uregulowań specjalnych)

<b>Wymiary</b>	
Szerokość	2,55 m
Pojazdy-chłodnie o określonych grubościach ścian nadwozia rodzaju furgons	2,60 m
Wysokość	4,00 m
Długość	
Pojazd pojedynczy (z wyjątkiem naczep)	12,00 m
Pojazd przegubowy	15,50 m
Pojazd przegubowy, z zachowaniem określonych dopuszczalnych długości częściowych naczepy	16,50 m
Pociąg drogowy	18,00 m
Pociągi drogowe składające się z ciężarowego pociągu drogowego i jednej przyczepy z zachowaniem określonych dopuszczalnych długości częściowych	18,75 m
<b>Naciski na osie</b>	
Nacisk na oś pojedynczą:	
- nienapędzaną	10,0 t
- napędzaną	11,5 t
Carga por 2 eixos, dependendo da distância entre os eixos	
- Veículo automóvel	11,5 - 19,0 t
- Reboque	11,0 - 20,0 t

Nacisk na oś podwójną w zależności od odległości między osiami: - pojazd silnikowy - przyczepa	11,5 – 19,0 t 11,0 – 20,0 t
Nacisk na oś potrójną w zależności od odległości między osiami	21,0 - 24,0 t

## Masa całkowita

Należy przestrzegać przepisów dotyczących nacisku na oś pojedynczą i pojazdów pojedynczych

Pojazdy silnikowe i przyczepy z maksymalnie dwiema osiami	18,0 t
Pojazdy z więcej niż dwiema osiami: - pojazdy silnikowe (w zależności od typu) - przyczepa	25,0 - 26,0 t 24,0 t
Pojazdy silnikowe z więcej niż trzema osiami	32,0 t
Zespoły pojazdów z mniej niż czterema osiami	28,0 t
Zespoły pojazdów z czterema osiami: - pociąg (2-osiovy pojazd + 2-osiova przyczepa) - pojazd przegubowy Zespoły pojazdów (pociągi drogowe i pojazdy przegubowe) z więcej niż czterema osiami	36,0 t 36,0 - 38,0 t 40,0 t
Zespoły pojazdów dopuszczone do transportu kombinowanego pod pewnymi warunkami (§ 34 ust. 6 nr 6 niem. Ustawy o Dopuszczeniu do Ruchu Drogowego - StVZO)	44,0 t

## Przepisy dotyczące transportu odpadów



Co do przepisów mających zastosowanie w przypadku transport odpadów ulicami, znaczącym jest rozróżnienie pomiędzy transportem śródlądowym a transgranicznym przemieszczaniem odpadów. Transgraniczne przemieszczanie odpadów podlega Rozporządzeniu (WE) Nr 1013/2006 w związku z niem. Ustawą o Przemieszczaniu Odpadów (AbfVerbrG). W przypadku transportu śródlądowego na terenie Niemiec właściwymi są niem. Ustawa o Gospodarce Opartej na Recyklingu (KrWG) i niem. Rozporządzenie dot. Dokumentowania (NachwV).

W obydwu przypadkach należy, poza ww. regulacjami, przestrzegać niem. Rozporządzenia o Powiadomieniach i Uprawnieniach (AbfAEV).

W celu zabezpieczenia zgodnego z przepisami usuwania niebezpiecznych i bezpiecznych odpadów w zakresie transportu śródlądowego, ustawodawca unormował m. in. obowiązki posiadania przy sobie dokumentów transportowych. Jeżeli transportowane są odpady bezpieczne, przewoźący odpady powinien mieć przy sobie dokumenty z następującymi danymi i przedłożyć na żądanie upoważnionego do nadzoru lub kontroli: ilość przewożonych odpadów, oznaczenie odpadów, dane dot. przewoźnika, datę przejęcia odpadów do transportu, dane dot. producenta lub właściciela odpadów oraz dot. miejsca utylizacji/składowania odpadów. Ponadto kierowca powinien mieć przy sobie kopię wydanego przez odpowiedni urząd ds. odpadów dokumentu potwierdzającego zgodnie z § 53 ust.1 ustawy KrWG prowadzenie działalności.

Wniosek o transport niebezpiecznych odpadów należy złożyć elektronicznie korzystając z kwalifikowanej sygnatury poprzez niem. ZKS Abfall (Centralny Punkt Koordynacji Krajów Związkowych) w urzędzie właściwym dla siedziby przedsiębiorstwa producenta odpadów, który to urząd następnie, po przeprowadzonej kontroli, decyduje o dopuszczalności zaplanowanego usunięcia odpadów i wydaje potwierdzenie usunięcia odpadów lub potwierdzenie zbiorowego usunięcia odpadów.

Powyższa kontrola dopuszczalności odbywa się w całości drogą elektroniczną i nie musi być dokumentowana podczas transportu. Dokumentacja przeprowadzonego usunięcia niebezpiecznych odpadów następuje przy pomocy zaświadczeń towarzyszących, wydanych według wytycznych z Załącznika 1. do ustawy NachwV. Także zaświadczenia towarzyszące wystawiane są elektronicznie i opatrzone kwalifikowaną elektroniczną sygnaturą. W odróżnieniu do potwierdzenia usunięcia odpadów, przewoźnik odpadów powinien zadbać o to, by informacje z zaświadczenia towarzyszącego znajdowały się podczas transportu w pojeździe. Ponadto należy zwrócić uwagę na to, żeby w przypadku usuwania (przez zbierającego) odpadów tego samego rodzaju, udokumentowane zostało przekazanie odpadów od producenta odpadów do zbierającego, poza ww. zaświadczeniem towarzyszącym, także w dokumencie przejęcia (również Załącznik 1. do ustawy NachwV). Dokumenty przejęcia należy mieć przy sobie podczas transportu w pojeździe. Obowiązek posiadania przy sobie informacji z zaświadczenia towarzyszącego lub dokumentu przejęcia spełniony może zostać nie tylko w papierowej, ale też w elektronicznej formie. By było to jednak możliwe, wymagane są odpowiednie urządzenia na pokładzie danego pojazdu, które gwarantują urzędowi kontrolującemu natychmiastowy i pewny wgląd w dane prowadzone elektronicznie.

W celu transportu niebezpiecznych odpadów przewoźnik i zbierający potrzebują poza tym zezwolenia zgodnie z § 54 ustawy KrWG. Zezwolenie (jako kopię) należy również mieć przy sobie.

W przypadku transgranicznego przemieszczania odpadów, dokumenty, które należy mieć przy sobie, podyktowane są rodzajem odpadów (bezpieczne lub niebezpieczne), drogą przemieszczania (wewnątrz UE lub do / z krajów trzecich) oraz metodą usuwania odpadów (unieszkodliwianie lub przeznaczenie do odzysku). Jeżeli przemieszczenie odpadów nie jest zakazane, należy posiadać przy sobie, albo urzędowo zatwierdzony formularz notyfikujący i wypełniony przez biorących udział w przemieszczeniu odpadów formularz towarzyszący odpowiadający drukowi wg Załącznika IA i IB Rozporządzenia (WE) Nr 1013/2006 lub wypełnioną informację o przesyłce wg Załącznika VII Rozporządzenia (WE) Nr 1013/2006.

Dodatkowo, tak jak przy transporcie śródlądowym, w przypadku bezpiecznych odpadów, podczas przemieszczania należy posiadać przy sobie kopię wydanego przez odpowiedni urząd ds. odpadów dokumentu potwierdzającego zgodnie z § 53 ust.1 ustawy KrWG prowadzenie działalności, zaś w przypadku niebezpiecznych odpadów wydanego zgodnie z § 54 ustawy KrWG Zezwolenia na prowadzenie działalności.

Zarówno w przypadku transportu śródlądowego, jak również transgranicznego przemieszczania odpadów, pojazdy, którymi odpady transportowane są drogami publicznymi, muszą być zaopatrzone od samego rozpoczęcia jazdy, dwoma kwadratowymi świecącymi odbłaskami białymi tablicami ostrzegawczymi. Tablice ostrzegawcze powinny mieć szerokość 40 cm i wysokość minimum 30 cm. Powinien być umieszczony na nich napis "A" w czarnym kolorze (wysokość litery 20 cm, czcionka 2 cm). Tablice ostrzegawcze muszą być umieszczone w trakcie transport z zewnątrz pojazdu w sposób bardzo widoczny zarówno z przodu jak i z tyłu. W przypadku zespołów pojazdów tablica tylna zamontowana musi być z tyłu przyczepy. Nie obowiązuje to pojazdów, którymi transportowane są odpady w ramach przedsiębiorstwa gospodarczego, tj. w związku z inną przemysłową lub gospodarczą działalnością, która nie jest skierowana na transport odpadów.

## **Przepisy dot. towarów niebezpiecznych**

W przypadku transportu drogowego materiałów niebezpiecznych przestrzegać należy przede wszystkim przepisów Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) i Rozporządzenia o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą szynową, lądową i żegluga śródlądową (GGVSEB).

Zgodnie z powyższymi regulacjami z reguły należy przewozić ze sobą różne dokumenty i przedmioty:

- dokument przewozowy
- instrukcje pisemne (nazwane w nich działania należy podjąć w razie zaistnienia takiej potrzeby)
- świadectwo przeszkolenia zawodowego ADR
- ewentualnie dowód rejestracyjny pojazdu (szczególnie w przypadku cys tern)

- ewentualnie Certyfikat pakowania kontenera lub pojazdu
- ustalenie infrastruktury w przypadku określonych towarów niebezpiecznych
- sprzęt gaśniczy w zależności od maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu
- inne wyposażenie (kliny zabezpieczające koła, 2 wolnostojące znaki ostrzegawcze, płyn do płukania oczu, kamizelka ostrzegawcza, przenośny sprzęt oświetleniowy, rękawice ochronne, ochraniacz na oczy i ewentualnie (w zależności od klasy towarów niebezpiecznych) łopata, pokrywa studzienki i zbiornik na nieczystości)

Poza tym kierowca musi przestrzegać określonych przepisów dotyczących eksploatacji zbiorników:

- właściwe zamykanie / obsługa zaworów
- unikanie względnie usunięcie nagromadzonej reszty przewożonego materiału
- sprawdzenie szczelności po samodzielnym załadunku
- upewnienie się, że połączenia wzajemne / rury napelniające i spustowe są puste
- uziemienie zbiornika przed i podczas samodzielnego załadunku / rozładunku określonych materiałów

Na jednostce transportowej należy umieścić i ewentualnie znów zakryć przewidziane znaki, tablice (Placards) i tablice barwy pomarańczowej.

Pojazdy załadowane towarem niebezpiecznym należy nadzorować podczas parkowania. Przy zatrzymaniu lub parkowaniu pojazd musi mieć zaciągnięty hamulec postojowy.

Obowiązuje zakaz przewożenia pasażerów, palenia (dotyczy to także papierosów elektronicznych), przewożenia ognia i otwartego ognia w pojeździe i w pobliżu pojazdu podczas prac załadunkowych a także zakaz pracy silnika podczas załadunku i rozładunku.

Nie wolno przewozić sztuki przesyłki, której opakowanie jest w sposób widoczny niekompletne lub uszkodzone.

Sztuki przesyłki opatrzone strzałkami kierunkowymi należy umieścić zgodnie z kierunkiem tych strzałek.

Ponadto należy przestrzegać zakazu ładunku sztuk przesyłki różnego rodzaju i nakazu odgraniczenia dotyczących materiałów wybuchowych i przedmiotów z materiałami wybuchowymi.

W przypadku transportu artykułów spożywczych, używek i pasz należy przestrzegać określonych środków ostrożności.

Wszystkie obowiązki nałożone na kierowcę pojazdu unormowane zostały w §§ 28 i 29 GGVSEB. Katalog mandatów za drobne wykroczenia i grzywny za naruszenia prawa związane z transportem towarów niebezpiecznych, znajduje się w załączniku do wytycznych dotyczących wdrożenia Rozporządzenia o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą szynową, lądową i żegluga śródlądową (GGVSEB) oraz innych rozporządzeń związanych z prawem transportu materiałów niebezpiecznych (RSEB).

Należy zwrócić uwagę na możliwość wykorzystania różnych regulacji wyłączenia spod zakazów. Poza możliwością zastosowania odstępstw, przy spełnieniu określonych warunków, m. in. dla osób prywatnych lub przedsiębiorstw prowadzących działalność rzemieślniczą, w praktyce dużą rolę odgrywa szczególnie zwolnienie związane z ilościami, które transportowane są w danej jednostce transportowej. W zależności od kategorii transportowych przydzielonych każdemu materiałowi niebezpiecznemu lub przedmiotowi: 0, 1, 2, 3 lub 4, w przypadku maksymalnej dozwolonej całkowitej ilości towarów niebezpiecznych do 20, 333, 1000 kilogramów/litrów można skorzystać ze zwolnienia; w przypadku nieograniczonej ilości lub szczególnie niebezpiecznych materiałów, w ogóle nie można skorzystać ze zwolnienia. Jeżeli załadowane zostaną niebezpieczne towary o różnych kategoriach transportowych, maksymalną dozwoloną całkowitą ilość oblicza się przy pomocy „Reguły 1.000 punktów“. W odróżnieniu od większości innych regulacji wyłączenia spod zakazów, regulacja ta nie zwalnia od zastosowania wszystkich, lecz tylko określonych przepisów ADR. Nie należy przestrzegać wtedy np. przepisów dotyczących umieszczania tablic barwy pomarańczowej, przewożenia sprzętów (wyjątek: należy przewozić 2-kilogramową gaśnicę) i instrukcji pisemnych. W tym przypadku kierowca nie potrzebuje także świadectwa przeszkolenia zawodowego ADR.



## **Prawo o kwalifikacjach zawodowych kierowców pojazdów ciężarowych**

Dnia 01.10.2006 r. weszła w życie Ustawa dot. kwalifikacji zawodowych kierowców pojazdów ciężarowych (niem. BKrFQG). Zobowiązuje ona kierowców zajmujących się zarobkowym przewozem drogowym rzeczy, przewozem osób lub transportem na użytek własny, do poświadczenia szczególnych kwalifikacji (kwalifikacji wstępnej, przyspieszonej kwalifikacji wstępnej lub ustawicznego kształcenia).

Obowiązek posiadania kwalifikacji dotyczy poza niemieckimi kierowcami, także kierowców z pozostałych państw UE/EOG oraz Szwajcarii. Kierowcy z państw trzecich podlegają tylko wtedy obowiązkowi kwalifikacji, jeżeli są zatrudnieni lub przydzieleni do pracy w przedsiębiorstwie mającym siedzibę w państwie UE/EOG lub w Szwajcarii.

Regulacją tą objęci są kierowcy korzystający do transportu z pojazdów, do których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D lub DE, niezależnie od tego, czy kierowca prowadzi jednoosobową działalność gospodarczą, czy jest pracownikiem najemnym.

Tym samym, obowiązek posiadania kwalifikacji dotyczy kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony w przypadku przewozu drogowego rzeczy, jak i kierowców pojazdów z ponad ośmioma miejscami dla pasażerów w przypadku przewozu osób.

Niemieckich kierowców obowiązuje odnośnie obowiązku kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców, co następuje:

Przepisy ustawowe rozróżniają zależnie od terminu, czy kierowca musi zdobyć kwalifikację wstępną (wraz z egzaminem CCI), czy w jego przypadku wystarczy ustawiczne kształcenie.

Od

- dnia 10.09.2008 r. (prawa jazdy kategorii D1, D1E, D, DE) i
- dnia 10.09.2009 r. (prawa jazdy kategorii C1, C1E, C, CE)

wymagana jest przez prawo kwalifikacja wstępna dla „nowych podmiotów“.

Osoby, które uzyskały prawo jazdy przed wyżej wymienionymi terminami, podlegają jedynie obowiązkowi ustawicznego kształcenia (tak zwane „5 modułów“).

Każdorazowo w przeciągu pięciu lat bezpośrednio po uzyskaniu kwalifikacji wstępnej/przyspieszonej kwalifikacji wstępnej, umiejętności należy odświeżyć poprzez uczestniczenie w ustawicznym kształceniu.

Ustawiczne kształcenie należy powtórzyć każdorazowo po upływie pięciu lat.

Wyjątki dotyczące obowiązku kwalifikacji/ustawicznego kształcenia stanowią w szczególności pojazdy policyjne, straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, ale też pojazdy wykorzystywane przez rzemieślników, którzy przewożą nimi urządzenia przeznaczone do pracy (np. narzędzia, sprzęt, maszyny; patrz § 1 ust. 2 BKrFQG).

Przejazdy bez załadunku nie podlegają przepisom BKrFQG, tak więc nie obejmuje ich obowiązek kwalifikacji/ustawicznego kształcenia.

Dla posiadaczy prawa jazdy wystawionego w Niemczech dowód istniejących kwalifikacji względnie ustawicznego kształcenia, wynika z wpisu numeru kodowego „95“ w prawie jazdy, naniesionego przez zarząd dróg/biuro ds. praw jazdy (§ 5 ust. 2 Rozporządzenia dot. kwalifikacji zawodowych kierowców pojazdów ciężarowych).

W niektórych państwach członkowskich UE, dowód posiadania kwalifikacji następuje poprzez wystawienie oddzielnego potwierdzenia posiadania kwalifikacji przez kierowcę w formie karty czekowej wystawionej przez właściwy organ administracji drogowej.

W przypadku kierowców w transporcie towarowym z państw trzecich zatrudnionych/ przydzielonych do pracy w przedsiębiorstwie w UE/EOG lub w Szwajcarii, dowód posiadania kwalifikacji następuje poprzez wystawienie świadectwa kierowcy (art. 5 ust. 1 Rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Odpowiedzialny jest za to za to organ administracji drogowej siedziby przedsiębiorstwa.

Kierowcy czynni w przewozie osób z państw trzecich zatrudnieni/przydzieleni do pracy w przedsiębiorstwie w UE/EOG lub w Szwajcarii mogą zdobyć jako dowód kwalifikacji - świadectwo krajowe wystawione w kraju (Niemcy), w innym państwie UE/EOG lub w Szwajcarii (§ 5 ust. 3 nr 2 Rozporządzenia dot. kwalifikacji zawodowych kierowców pojazdów ciężarowych). Także w tym przypadku zaświadczenie wystawia właściwy organ administracji drogowej.

Jeżeli w przypadku kontroli, w prawie jazdy brak jest wpisu numeru kodowego „95“ lub kierowca nie ma wystawionego w innym państwie UE/EOG potwierdzenia posiadania kwalifikacji przez kierowcę (w przypadku transportu towarowego), względnie świadectwa krajowego (w przypadku przewozu osób), dochodzi do wykroczenia administracyjnego.

Także przedsiębiorca, który ustala i zezwala na przejazdy, pomimo faktu, że kierowca nie ma wymaganych kwalifikacji/ustawicznego kształcenia, działa nieprzepisowo.

Wykroczenia administracyjne mogą zostać ukarane zgodnie z § 9 BKrFQG mandatem za drobne wykroczenie względnie grzywną. Wykaz wysokości mandatów za drobne wykroczenia i grzywny można pobrać z katalogu mandatów za drobne wykroczenia i grzywny za naruszenia Ustawy dot. kwalifikacji zawodowych kierowców pojazdów ciężarowych. Katalog można wyszukać poprzez stronę internetową Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego (poprzez: **www.bag.bund.de -> Rechtsvorschriften /-> Qualifikation und Weiterbildung**).

Dalszych informacji na temat kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia udziela niemieckim kierowcom miejscowa IHK /niem. Izba Przemysłowo-Handlowa/. Na pytania związane z wpisem informacji dot. kwalifikacji/ustawicznego kształcenia w prawie jazdy odpowiada właściwy zarząd dróg (biuro ds. praw jazdy).

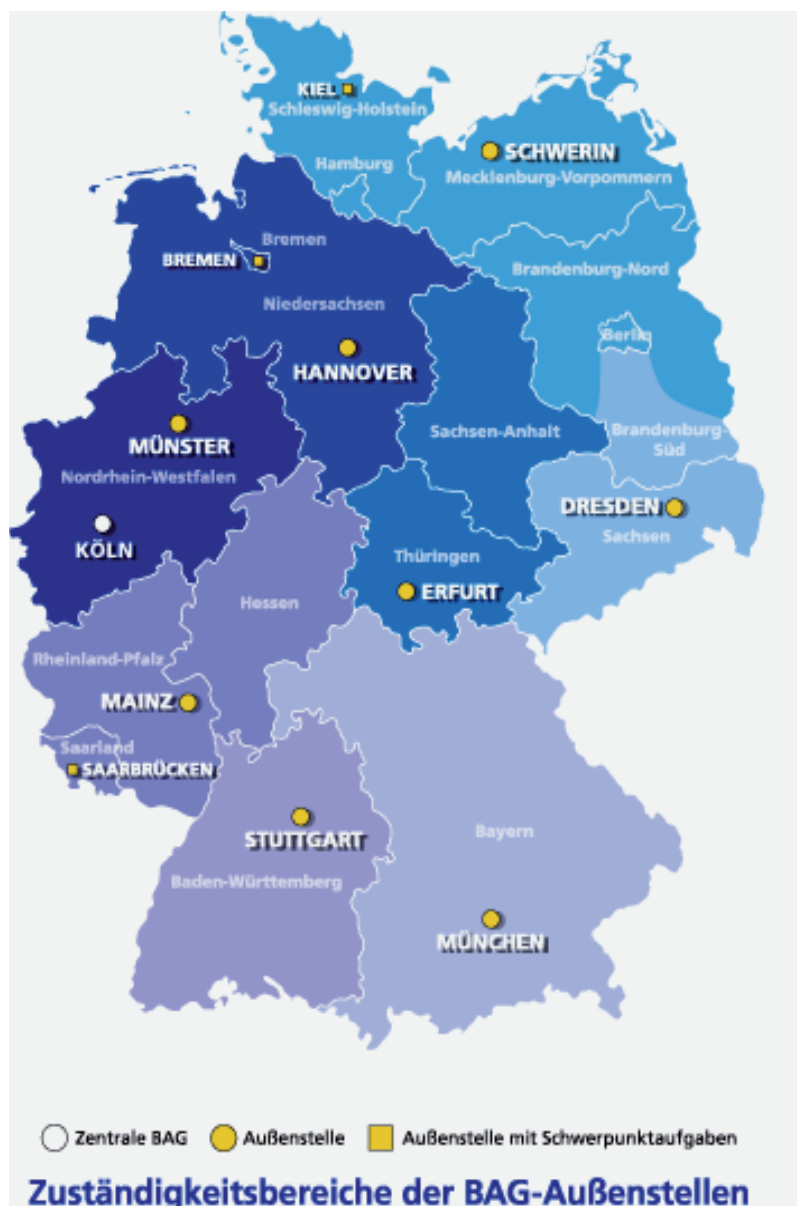
Zagranicznym kierowcom udzielane są informacje w krajowym organie administracji drogowej danego państwa.

## Wykaz adresów oddziałów Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego (BAG)

Delegación	Dirección	Teléfono Fax E-Mail
Bremen	Bürgermeister-Smidt-Str. 55-61 28195 Bremen	0421/ 1 60 82 - 0 0421/ 1 60 82 - 55 bag-bremen@bag.bund.de
Dresden	Bernhardstraße 62 01187 Dresden	0351/ 8 79 96 - 0 0351/ 8 79 96 - 90 bag-dresden@bag.bund.de
Erfurt	Bahnhofstraße 37 99084 Erfurt	0361/ 6 64 89 - 0 0361/ 6 64 89 - 66 bag-erfurt@bag.bund.de
Hannover	Goseriede 6 30159 Hannover	0511/ 12 60 74 - 0 0511/ 12 60 74 - 66 bag-hannover@bag.bund.de
Kiel	Willestraße 5-7 24103 Kiel	0431/ 9 82 77 - 0 0431/ 9 82 77 - 88 bag-kiel@bag.bund.de
Mainz	Brücknerstraße 2 55127 Mainz	06131/ 1 46 72 - 0 06131/ 1 46 72 - 75 bag-mainz@bag.bund.de
München	Winzererstraße 52 80797 München	089/ 1 26 03 - 0 089/ 1 26 03 - 321 bag-muenchen@bag.bund.de
Münster	Grevener Straße 129 48159 Münster	0251/ 5 34 05 - 0 0251/ 5 34 05 - 99 bag-muenster@bag.bund.de
Saarbrücken	Mainzer Straße 32-34 66111 Saarbrücken	0681/ 9 67 02 - 0 0681/ 9 67 02 - 90 bag-saarbruecken@bag.bund.de
Schwerin	Bleicherufer 11 19053 Schwerin	0385/ 5 91 41 - 0 0385/ 5 91 41 - 290 bag-schwerin@bag.bund.de
Dienststelle Berlin	Schiffbauerdamm 13 10117 Berlin	030/ 2 88 85 63 030/ 2 82 92 62 bag-berlin@bag.bund.de
Stuttgart	Schloßstraße 49 70174 Stuttgart	0711/ 61 55 57 - 0 0711/ 61 55 57 - 88 bag-stuttgart@bag.bund.de

**Urząd federalny życzy: Szerokiej drogi!**

## Obszary odpowiedzialności biur terenowych BAG





**Noty**



**Noty**



Wydawca: Bundesamt für Güterverkehr (Federalny Urząd ds.  
Transportu Towarowego)

Werderstraße 34  
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0  
Fax: 0221-5776-1777  
E-mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
[www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Stan na grudzień 2018 r

**... aktiv für den Güterverkehr**

---

**... aktywny dla transportu to-  
warów**





\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

