

2021

W NUMERZE

➡ Śladami naszych
interwencji

.....Str. 2-3

➡ Warto wiedzieć

.....Str. 3-4

Najserdeczniejsze życzenia urodzinowe dla:

Sekcja Głiwice:

- ✿ Wiesława Dudek
- ✿ Rafał Dydyna
- ✿ Adam Fojcik
- ✿ Wiesława Grabowską
- ✿ Agnieszka Gruszka
- ✿ Łucjan Jonecko
- ✿ Wiesława Kijek
- ✿ Jolanta Konopka
- ✿ Marta Kuczak
- ✿ Michał Murat
- ✿ Wiesława Popławska
- ✿ Damian Siemienczuk
- ✿ Martyna Warzecha

Sekcja Racibórz:

- ✿ Bernarda Kwiaton
- ✿ Ewa Ryzner
- ✿ Mariola Sobczuk
- ✿ Joanna Wypiór

Sekcja Tarnowskie Góry:

- ✿ Mirosława Broł
- ✿ Robert Buchenfeld
- ✿ Janusz Gryl
- ✿ Agnieszka Kasprzak
- ✿ Jarosław Kuder
- ✿ Dawid Nawara
- ✿ Lucyna Piątek
- ✿ Karolina Rogala
- ✿ Bożena Skop
- ✿ Ireneusz Szastok
- ✿ Justyna Ulfik

Sekcja Rybnik:

- ✿ Dawid Grzesiczek
- ✿ Mieczysław Koniuszy
- ✿ Sylwester Niewiadomski
- ✿ Wiesław Siwiec

Sekcja Herby Nowe:

- ✿ Wojciech Sowa

**Wszystkiego najlepszego
w Nowym 2021 Roku**



*Marzeń o które warto walczyć. Radości, którymi
warto się dzielić, przyjaciół z którymi warto być
i nadziei bez której nie da się żyć.*

Działalność związkowa ma wymiar wielopłaszczyznowy. Do najważniejszych zadań należy dbałość o bezpieczeństwo i higienę pracy, ale i też sprawy socjalne, finansowe oraz wszelkie inne w których się do nas zwracacie. Proście o wyjaśnienia czy interwencję wiedząc, że zawsze możecie na nas liczyć. Poniżej zamieszczamy odpowiedź w sprawie EDR-a oraz wystąpienie w sprawie premii inwestycyjnej.

Pan Jerzy Oleszak Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

W odpowiedzi na Państwa pismo nr SI ZZDR PKP 57/JO/12/2020 z dnia 3 grudnia 2020 r. skierowane do Prezesa Zarządu PKP PLK S.A., w sprawie problemów związanych z obsługą/wdrażaniem systemu EDR, Biuro Spraw Pracowniczych na podstawie informacji przekazanych przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki (IES), przedkłada poniższe.

Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej ustosunkowując się do problemów związanych z wdrażaniem nowego systemu wspierającego eksploatację pod nazwą Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR) opisanych w piśmie SI ZZDR PKP 57/JO/12/20 informuje, że w trwającym już rok procesie szkolenia teoretycznego, praktycznego, testów produkcyjnych i działań zmierzających do synchronizacji systemu EDR z nowo wprowadzonym systemem SEPE 2, nie było i nie jest planowane (tym bardziej zalecane) podejmowanie jakichkolwiek działań restrykcyjnych jako metody przyspieszającej realizację tego celu. Wręcz przeciwnie, zalecane jest tylko stałe monitorowanie postępu wdrożenia EDR przez wyznaczonych koordynatorów EDR na poziomie ISE, IZ, oraz wsparcie poprzez zespół instruktorów ruchu, którzy to pracownicy od dwóch lat są szkoleni, doszkalani i mają możliwość bezpośredniego kontaktu z członkami Zespołu wdrożeniowego EDR w celu przekazywania uwag i lokalnych problemów „z gruntu”.

Na obecnym etapie wdrażania EDR, zarządzonym przez IES zadaniem dla wszystkich dyżurnych ruchu jest „łagodne” przejście z potwierdzania godzin przejazdu pociągu w starym systemie SWDR na potwierdzanie w systemie EDR i to podstawowo poprzez obsługę modułu do prezentacji rozkładu jazdy pociągów tj. na wykazie pociągów (identycznego jak w SWDR). Wprowadzanie godzin poprzez obsługę drugiego modułu tj. elektronicznego dziennika ruchu jest fakultatywne i dotyczy tylko posterunków ruchu, na których w/w dzienniki już zostały w 100% skonfigurowane, przetestowane, podłączone do systemu SEPE/SEPE2 i w pełni zaakceptowane przez dyżurnych ruchu. Faktem jest że ok. 5% posterunków ruchu ze względu na specyficzne warunki miejscowe wymaga jeszcze rekonfiguracji dzienników EDR, ale odbywa się to systematycznie na poziomie koordynatorów EDR, bez jakiegokolwiek potrzeby udziału czy przenoszenia odpowiedzialności na dyżurnych ruchu. Odnosząc się do wypunktowanych w piśmie „szeregu niedociągnięć” mających wpływ na codzienną obsługę systemu EDR Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej wyjaśnia co następuje:

Ad.1. Postępowania przetargowe (organizowane przez Biuro Teleinformatyki Centrali Spółki) na zakup komputerów i monitorów oraz drukarek na wymianę wyposażenia wszystkich stanowisk dyżurnych ruchu jest w fazie końcowej, na etapie wyłonienia Wykonawcy zamówienia. Niestety ze względów proceduralnych (nie leżących po stronie PLK-i) planowany na sierpień br. termin rozstrzygnięcia przetargu uległ opóźnieniu. Mamy nadzieję, że niezbędne procedury formalne wkrótce się zakończą i w I kwartale 2021 r. rozpoczną się pierwsze dostawy nowego sprzętu.

Ad.2. EDR zapewnia (podobnie jak dotychczas używane papierowe Dzienniki Ruchu R-146) równoczesny widok dwóch szlaków. Przelączenie widoku na dowolnie inne strony/szlaki/ w EDR jest sekundowy i porównywalny z taką samą czynnością (przełożenie dziennika, przerzucanie stron) jak z dziennikiem papierowym. Dotychczas nie było zgłoszeń co do niedogodności tej zasady. Problem może dotyczyć tylko niewłaściwego, nieumiejętnego skonfigurowania szlaków/stron przy wykorzystaniu dostępnych w EDR narzędzi na skutek braku doświadczenia koordynatora posterunku ruchu, który sam powinien zwrócić się o pomoc do innych koordynatorów lub do Zespołu projektowego. Dla ułatwienia szybkiej orientacji o wprowadzeniu obostrzeń w prowadzeniu ruchu na danym szlaku zastosowano w nagłówkach z nazwą szlaków szereg graficznych znaków określających np. zajętości torów stacyjnych i szlakowych, zamknięcie toru, telefoniczne zapowiadanie poc., itp. Wszystkie te udogodnienia są efektem realizacji wszystkich uwag i wniosków jakie Zespół projektowy otrzymał za pośrednictwem koordynatorów od wielu zaangażowanych dyżurnych ruchu.

Ad.3. Na obszarze niektórych LCS problem jest odwrotny niż wynika z treści pisma. Z uwagi na fakt, że w już zrealizowanych inwestycjach, wystąpiły usterki polegające na: brakach lub opóźnieniach w realizacji, opóźnieniach w uruchomieniu, przedłużających się testach itd. LCS-owych narzędzi do automatycznej rejestracji prowadzenia ruchu pociągów albo przesyłania informacji do systemu SEPE/SEPE 2, jedyną alternatywą jest szybka adaptacja systemu EDR do potrzeb danego LCS-u, który w założeniu projektu EDR nie był przewidziany do stosowania w LCS-ach. Takie niestety indywidualne (a wręcz unikatowe wymagające modyfikacji oprogramowania systemu) adaptacje są w trakcie realizacji i zamiarem wszystkich koordynatorów jest maksymalne ułatwienie, a nie utrudnianie pracy dyżurnych ruchu.

Ad.4. Ergonomiczna konfiguracja stanowisk pracy ma bezpośredni związek z wielkością i jakością monitorów komputerowych. Jesteśmy przekonani, że wyposażenie w nowe 24 i 27 calowe monitory wyeliminuje większość niedogodności.

Ad.5 i 6. Jak wspomniano w punkcie 2 konfigurację EDR dokonuje wyznaczony w każdej Sekcji Eksploatacji koordynator danego posterunku ruchu. Pomocą służą instruktorzy ruchu i cały Zespół projektowy na czele z autorem oprogramowania Naczelnikiem IIN7 Piotrem Marszewskim. Od początku 2020r. co kwartał odbywają się inicjowane przez IES narady koordynatorów szczebla IZ, którzy nadzorują i wspierają pracę koordynatorów w ISE, a od połowy listopada br. co drugi dzień przesyłane są statystyki o postępach w „przechodzeniu” z systemu SWDR na EDR. Wszystkie te działania mają ośmielać i zachęcać koordynatorów do ścisłej współpracy z IES w celu ujawniania, analizy, załatwiania lub przekazywania wszelkich uwag i wniosków wykraczających poza możliwości własnej realizacji. Przedstawione w piśmie spostrzeżenia w ocenie IES są incydentalne i powinny być natychmiast zgłaszane celem udzielenia stosownego wsparcia.

Ad.7. Inne aplikacje niż EDR, służące także do elektronicznej rejestracji ruchu pociągów, są dostarczane wraz z systemami zdalnego sterowania ruchem kolejowym w ramach prowadzonych przez Centrum Realizacji Inwestycji robót na obszarze LCS-ów. Pożądane powiązania pomiędzy różnymi systemami producentów komputerowych urządzeń srk, a systemem SEPE/SEPE 2 przy nowych inwestycjach są już prawidłowo określone/ujmowane w dokumentach OPZ/PFU i dopilnowane w procesie realizacji inwestycji oraz odbioru eksploatacyjnego, aby nie zachodziły okoliczności opisane w punkcie 3.

Ponadto, termin uruchomienia systemu SEPE 2 z dniem 1 grudnia br. został przesunięty na początek lutego 2021r., w celu dokonania w tym czasie m.in. testu wydajności przetwarzania danych uzyskiwanych z systemu EDR. Dlatego też, tak dużo starań włożono, aby wszystkie dane o ruchu pociągu były zatwierdzane przez system EDR, a system SWDR pełnił wyłącznie rolę narzędzia awaryjnego. Zapewniamy, że wszystkie działania związane z wdrażaniem nowych rozwiązań są nakierowane na zachowanie całkowitego bezpieczeństwa ruchu kolejowego z jednoczesnym zapewnieniem w trudnym okresie pandemii maksimum udogodnień i wydłużonego czasu szkolenia praktycznego dla obsługujących je pracowników.

Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych Grażyna Blicharz

Pan Ireneusz Merchel Prezes Zarządu Spółki PKP PLK S.A.

SI ZZDR PKP zwraca się do Pana Prezesa z wnioskiem o wprowadzenie zmian do zasad wnioskowania i przyznawania premii inwestycyjnej (Załącznik do Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 3 października 2017 r. o nazwie „Cele istotne do osiągnięcia dla projektów inwestycyjnych, planowane wydatki i tryb postępowania przy wnioskowaniu, przyznawaniu i wypłacie premii za realizację zadań inwestycyjnych”) polegającej na wprowadzeniu załącznika precyzującego zapisy Rozdziału 3, ust 2 ww. „Celów...”, jakie stanowiska pracy kwalifikują się do jej przyznania.

O ile część pracowników zespołów utrzymaniowych otrzymuje premię za udział przy realizacji zadań inwestycyjnych, o tyle pracownicy inżynierii ruchu nie są uwzględniani przy wnioskowaniu i przyznawaniu premii inwestycyjnej. Na zapytania przedstawicieli organizacji związkowych dlaczego ma miejsce taka sytuacja pada odpowiedź, że w regulaminie premii inwestycyjnej brak jest podstaw do wnioskowania o ujęcie we wniosku o jej wypłatę np. dyżurnych ruchu.

Uważamy, że jest to nieprawda i po raz kolejny dokonuje się nadinterpretacji dokumentów obowiązujących w spółce. Jest dalece niestosownym czy wręcz nieuczciwym w stosunku do pracowników z poziomu ISE twierdzenie, że dyżurny ruchu wykonujący swoją pracę w sposób ciągły, niejednokrotnie przez kilkanaście czy wręcz kilkadziesiąt miesięcy w czasie zamknięcia, niejednokrotnie w kilku kierunkach jednocześnie nie wykonuje nic w ramach prowadzonej inwestycji. To dyżurny ruchu odpowiada za bezpieczeństwo i płynność ruchu w czasie tych zamknięć, odpowiada za to co się dzieje zarówno w torach czynnych jak też i zamkniętych. To dyżurny ruchu komunikuje się na co dzień w czasie zamknięć z przedstawicielami wykonawcy, kierownikiem robót, maszynistami pojazdów poruszających się w rejonie zamknięcia, daje wszelkiego rodzaju zgody i pozwolenia na wykonywanie niektórych prac, koordynuje sprawy związane z komunikacją zastępczą jeśli takowa występuje w rejonie zamknięć torowych.

Sprawność a co za tym idzie i terminowość realizacji zadań inwestycyjnych oraz tego wszystkiego co się dzieje wokół inwestycji, zależy nie tylko od osób piszących regulaminy zamknięć, przetwarzających dokumentację czy kreślących kolejne projekty na deskach kreślarskich, ale też od pracowników na co dzień wykonujących swoje obowiązki związane z prowadzeniem ruchu i realizacją zamknięć.

Problemy z uznawaniem pracy zespołu inżynierii ruchu jako elementu znacząco wspierającego proces realizacji inwestycji poruszaliśmy już w styczniu 2018 roku (pismo SI ZZDR PKP 11/JO/01/18 z dnia 23.01.2018 r.). Z uzyskanej odpowiedzi dowiedzieliśmy się, że dla pionu inżynierii ruchu oraz zespołów utrzymaniowych z poziomu ISE przeznaczono w 2017 roku z ogólnej puli 12,6 mln zł. środków na premię inwestycyjną, kwotę 156 tysięcy zł co stanowiło 1,23 % budżetu na ten cel. Niestety od tamtego czasu sytuacja nie uległa zmianie, a udział pracowników ww. zespołów zatrudnionych na poziomie ISE w premii inwestycyjnej jest znikomy, a w niektórych lokalizacjach wręcz zerowy.

Rozumiemy fakt konieczności docenienia pracowników biorących bezpośredni udział w przygotowaniu i realizacji zadań inwestycyjnych ale jednocześnie zwrócić należy uwagę na fakt, że bez udziału pracowników inżynierii ruchu i zespołów utrzymaniowych z poszczególnych ISE objętych robotami, realizacja inwestycji byłaby znacznie utrudniona a w skrajnych przypadkach niemożliwa. Twierdzenia, że przecież podstawowym zadaniem np. dyżurnego ruchu jest prowadzenie ruchu pociągów a montera USRK utrzymanie i naprawa urządzeń jest dalece niestosowne zwłaszcza, że podobnego stwierdzenia można użyć w stosunku do wszystkich pracowników zatrudnionych na etatach w spółce PKP PLK S.A..

Jerzy Oleszak Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP

W związku z tym, iż wraz z nowym rokiem wejdą w życie nowe ustawy, inne będą nowelizowane, a niektóre będą dotyczyły nas bezpośrednio, to warto się z nimi zapoznać. Poniżej zamieszczamy informacje o niektórych z nich.

WARTO WIEDZIEĆ Renta rodzinna. Ile wynosi i kto ma do niej prawo?

W sytuacji, kiedy dana osoba umiera, żyjącym krewnym może przysługiwać prawo do renty rodzinnej. Komu przysługuje prawo do renty rodzinnej?

Do renty rodzinnej mają prawo członkowie rodziny osoby, która w chwili śmierci: miała ustalone prawo do emerytury, albo spełniała warunki do jej uzyskania; miała ustalone prawo do emerytury pomostowej; miała ustalone prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy, albo spełniała warunki do jej uzyskania; pobierała zasiłek przedemerytalny; pobierała świadczenie przedemerytalne; pobierała nauczycielskie świadczenie kompensacyjne.

Do renty rodzinnej mają prawo:

1. Dzieci własne, dzieci drugiego małżonka oraz dzieci przysposobione: do ukończenia 16 lat; jeśli się uczą – do ukończenia 25 lat (jeżeli dziecko ukończyło 25 lat na ostatnim roku studiów w szkole wyższej, prawo do renty przedłużamy do zakończenia tego roku studiów); bez względu na wiek, jeżeli stały się całkowicie niezdolne do pracy przed ukończeniem 16 lat lub w przypadku kontynuowania nauki w szkole przed ukończeniem 25 lat.
2. Wnuki i rodzeństwo – przyjęte co najmniej na rok przed śmiercią na wychowanie i utrzymanie przed osiągnięciem pełnoletności.
3. Inne dzieci – przyjęte co najmniej na rok przed śmiercią na wychowanie i utrzymanie przed osiągnięciem pełnoletności, z wyjątkiem dzieci, które były wychowywane i utrzymywane w ramach rodziny zastępczej lub rodzinnego domu dziecka.
4. Małżonek (wdowa lub wdowiec), który do dnia śmierci pozostawał we wspólności małżeńskiej, jeżeli: w chwili śmierci małżonka miał skończone 50 lat lub był niezdolny do pracy; albo wychowuje co najmniej jedno z dzieci, wnuków lub rodzeństwa uprawnionych do renty rodzinnej po zmarłym współmałżonku, które nie ukończyło 16 lat, a jeśli uczy się w szkole – 18 lat; sprawuje pieczę nad dzieckiem całkowicie niezdolnym do pracy i do samodzielnej egzystencji lub całkowicie niezdolnym do pracy, uprawnionym do renty rodzinnej; ukończył 50 lat lub stał się niezdolny do pracy już po śmierci współmałżonka, lecz nie później niż 5 lat od jego śmierci albo od zaprzestania wychowywania dzieci.

Owdowiała osoba, która nie spełnia tych warunków i nie ma źródła utrzymania, ma prawo do renty rodzinnej: przez rok od śmierci współmałżonka; przez okres uczestniczenia w zorganizowanym szkoleniu kwalifikującym do wykonywania pracy zarobkowej – nie dłużej niż przez 2 lata od śmierci współmałżonka.

Małżonka lub małżonek rozwiedziony albo wdowa, lub wdowiec, którzy w chwili śmierci współmałżonka nie pozostawali z nim we wspólności małżeńskiej, mają prawo do renty rodzinnej, jeżeli – oprócz spełnienia wymienionych warunków – mieli w dniu śmierci współmałżonka prawo do alimentów z jego strony ustalone wyrokiem lub ugodą sądową. Prawo do renty ma również małżonka rozwiedziona lub pozostająca w separacji, jeśli udowodni, że bezpośrednio przed śmiercią współmałżonka otrzymywała od niego alimenty na podstawie porozumienia między rozwiedzionymi/separowanymi (nie dotyczy to mężczyzny).

5. Rodzice, jeżeli: spełniają warunki takie jak dla wdowy/ wdowca (odnośnie wieku, wychowywania dzieci lub niezdolności do pracy); zmarły ubezpieczony (emeryt lub rencista) bezpośrednio przed śmiercią przyczynił się do ich utrzymania.

Renta rodzinna wynosi: 85 proc. świadczenia zmarłego – jeżeli do renty rodzinnej uprawniona jest jedna osoba; 90 proc. świadczenia zmarłego – jeżeli do renty rodzinnej uprawnione są dwie osoby; 95 proc. świadczenia zmarłego – jeżeli do renty rodzinnej uprawnione są trzy osoby lub więcej. Wszystkim uprawnionym członkom rodziny przysługuje jedna łączna renta rodzinna, którą – w razie konieczności – ZUS dzieli po równo między uprawnionych.

Kiedy otrzymasz rentę rodzinną? Rentę rodzinną otrzymasz od dnia powstania prawa do niej, nie wcześniej niż od miesiąca, w którym złożyłeś wniosek o rentę. Jeśli złożyłeś wniosek w miesiącu, w którym zmarła osoba, po której przysługuje Ci renta, następnym miesiącu, to rentę rodzinną otrzymasz od dnia śmierci tej osoby – pod warunkiem, że już wtedy spełniałeś warunki do przyznania Ci renty.

Jak wypłacana jest renta rodzinna? ZUS wypłaca rentę na dwa sposoby: za pośrednictwem poczty; na rachunek w banku lub w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej. Jeśli mieszkasz za granicą, na Twój wniosek ZUS może wypłacać rentę osobie zamieszkałej w Polsce, którą upoważnisz do odbioru świadczenia; na Twój rachunek bankowy w Polsce.

Czy renta rodzinna może być zawieszona albo zmniejszona? Jeśli osiągasz przychód z tytułu zatrudnienia albo innej działalności, która podlega obowiązkowi ubezpieczenia społecznego, ZUS może zawiesić lub zmniejszyć Twoją rentę rodzinną.

ZUS zawiesi prawo do renty, jeśli Twój przychód przekroczy 130 proc. przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia. Jeśli natomiast Twój przychód będzie wyższy niż 70 proc. przeciętnego wynagrodzenia, ale nie przekroczy 130 proc. tego wynagrodzenia, rentę rodzinną zmniejszymy o kwotę przekroczenia, nie więcej jednak niż o kwotę maksymalnego zmniejszenia.

W Dnia 14 sierpnia 2020 roku, uchwalono ustawę, która wprowadza zmiany w ustawie **Prawo o ruchu drogowym i kilku innych aktach prawnych**. Poniżej przedstawiamy najistotniejsze informacje.

Ułatwienia dla kierowców – wirtualne prawo jazdy. Od 1 października 2018 roku kierowcy mogą prowadzić samochód bez dowodu rejestracyjnego. Nie muszą wozić ze sobą także potwierdzenia ubezpieczenia OC – co nie oznacza zniesienia obowiązku jego wykupienia!

Do dowodu rejestracyjnego i potwierdzenia polisy OC dołączyło **od 5 grudnia 2020 roku prawo jazdy**. Tak, wreszcie po tylu latach kierowcy nie będą musieli wozić ze sobą tego dokumentu. Pamiętaj jednak, że prawo to dotyczy wyłącznie terytorium Polski. W przypadku kontroli drogowej policjant lub funkcjonariusz innej służby będzie mógł sprawdzić ważność dokumentów w centralnej ewidencji kierowców. Oczywiście to samo może zrobić z polisą OC, a także z informacją o przeglądzie technicznym pojazdu. Każdy kierowca może również na własną rękę sprawdzić aktualność polisy OC na wybrany samochód. Pozostaje jeszcze jedna kwestia, która może nurtować w kwestii prawa jazdy online – co w przypadku zatrzymania tego dokumentu? Wyobraźmy sobie, że nierozważny kierowca (bardzo delikatnie mówiąc), będzie prowadził samochód pod wpływem alkoholu lub przekroczy prędkość w terenie zabudowanym o co najmniej 50 km/h. Jeśli zatrzyma go policja, to oczywiście nie pojedą po prawo jazdy do miejsca, gdzie dokument się znajduje, tylko zatrzymane zostanie ono wirtualnie. W bazie zostanie to odpowiednio zaznaczone.

Brak miejsca na pieczątki w dowodzie rejestracyjnym – koniec z wymianą. Jedną z bardziej irytujących sytuacji, która często spotyka wieloletnich właścicieli samochodów, jest brak miejsca na nową pieczątkę od diagnosty na stacji kontroli pojazdów. Co trzeba wtedy zrobić? Wziąć zaświadczenie o badaniu pojazdu i wyrobić nowy dowód rejestracyjny – co zabiera czas i kosztuje! **4 grudnia 2020 roku** to się skończyło! Od tego dnia nie trzeba wymieniać dowodu rejestracyjnego, kiedy zabraknie miejsca na pieczątkę!

Czasowe zamieszkanie – starosta rejestruje pojazd. W dzisiejszym świecie dużo osób przemierza się i wyjeżdża na kontrakty do innych miejscowości. W takim czasowym miejscu zamieszkania będzie można rejestrować czasowo pojazd – wystarczy, że właściciel auta złoży wniosek. W nowych przepisach również określono, że starosta będzie mógł rejestrować pojazd w normalnym lub czasowym trybie. Rozwiązanie to będzie także korzystne dla osób, które kupią pojazd w innej miejscowości niż miejsce zamieszkania i będą potrzebowały przejechać nim z miejsca zakupu do domu. Przepisy te weszły w życie **4 grudnia 2020 roku**.

Salon sprzedaży pojazdów – dealer zajmie się rejestracją. W artykule 2. ustawy *Prawo o ruchu drogowym* pojawiła się definicja salonu sprzedaży pojazdów samochodowych, przyczep lub motorowerów. Oczywiście nie ma sensu jej tu przywoływać. Znaczenie ma kontekst, w jakim będzie wykorzystywana. **Od 4 czerwca 2021 roku** w salonie sprzedaży można załatwić wszystkie niezbędne formalności związane z rejestracją pojazdu samochodowego, przyczepy i motoroweru. Nowy właściciel nie będzie musiał biegać po urzędach – zaoszczędzi czas i pieniądze na płatne parkingi w centrach dużych miast!

Stacja kontroli pojazdów – elektroniczny zwrot dowodu rejestracyjnego. Do tej pory w razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego jego właściciel musiał zgłosić się do odpowiedniego urzędu albo do dowolnej jednostki organu, która zatrzymała dokument. Aby zaoszczędzić czas kierowców, ustawodawca rozszerzył podmioty, które mogą elektronicznie zwrócić dowód rejestracyjny o stacje kontroli pojazdów. **Rozwiązanie to obowiązuje od 4 października 2020 roku.**

Dowód własności pojazdu – zniesienie obowiązku podczas rejestracji. Nowe przepisy wprowadzają także ułatwienie dla rejestrujących pojazd. Jeśli od ostatniej rejestracji na terytorium Polski nie nastąpiła zmiana jego właściciela, to nie będzie obowiązku przedstawienia dowodu własności pojazdu podczas wyrabiania dowodu rejestracyjnego. Niby to drobna rzecz, ale zawsze zmniejsza liczbę dokumentów, o których trzeba pamiętać. W nowym rozwiązaniu do wniosku rejestracyjnego wystarczy dowód rejestracyjny oraz aktualne badania techniczne. Nie będzie potrzeba więc umowy kupna-sprzedaży, jeśli nie zmienił się właściciel. Zmiany obowiązują **od 4 grudnia 2020 roku.**

Tablice rejestracyjne – umieszczanie i utrzymanie w czystości. W artykule 60.1. ustawy *Prawo o ruchu drogowym* znalazły się 3 nowe zapisy, które będą obowiązywać **od 4 grudnia 2020 roku**. Pierwszy z nich zabrania montowania tablicy lub tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż te, które są do tego przeznaczone. Również zabronione będzie umieszczanie zmniejszonych tablic rejestracyjnych jednorzędowych na pojeździe, który nie będzie miał zmniejszonego miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego na montaż takich tablic.

Co ważne, każdy kierowca będzie miał obowiązek dbania o czystość i należyty stan tablic rejestracyjnych oraz innych oznaczeń pojazdu!



Biuletyn redaguje:
Janusz Waloszyk
<http://www.mkrzzdrpkp.tgory.pl>



719-1350
MKR ZZDR PKP
przy ZLK T. Góry