



Szczecin, 14/08/2012

Główny Urząd Miar
Biuro Prawno - Legislacyjne
Ul. Elektoralna 2
00-139 Warszawa

Wniosek o interpretację przepisów

W związku z obsługiwaniem przez naszą kancelarię podmiotów realizujących transport drogowy na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, których pojazdy notorycznie poddawane są kontroli gabarytów przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, wnoszę o potwierdzenie zasadności badania nacisków osi wielokrotnych oraz całkowitej masy rzeczywistej wagami do pomiaru nacisku koła lub osi pojedynczej marki IRD PAT SAW II oraz Intercomp LP 600. Poniżej zawarto szerokie uzasadnienie i ocenę stanu prawnego – technicznego wg stanowiska naszej kancelarii, które w chwili obecnej obowiązuje w Polsce. Ponieważ poniższe kwestie są niezwykle istotne dla dalszego funkcjonowania obsługiwanych przedsiębiorstw transportowych, dla zachowania maksymalnego bezpieczeństwa prawnego prowadzonej działalności oraz jednoznacznego ustalenia praw i obowiązków organów kontroli drogowej w komentowanym zakresie proszę o możliwie szybkie udzielenie odpowiedzi na poniższe kwestie.

Działające w Polsce organy inspekcji transportu drogowego realizują zadania określone w art. 129 oraz 129a ustawy z dnia 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 108 poz. 908 z 20905 roku ze zmianami). Jedno z uprawnień dotyczy możliwości dokonania pomiaru nacisków osi pojazdu poruszającego się po drogach publicznych. Organu ITD. Mają do dyspozycji dwa typy nieautomatycznych wag przenośnych do pomiarów statycznych:

1. IRD PAT SAW II świadectwo homologacji UE nr D98-09-08 (załącznik nr 1)
2. Intercomp LP 600 – Certyfikat zatwierdzenia typu WE nr PL 05 004 (Załącznik nr 2)

Powyższe wagi stosowane są w parach (po dwie sztuki) w odniesieniu do każdej kontroli drogowej, niezależnie od typu pojazdu poddawanego kontroli drogowej, w szczególności ze względu na rodzaj konstrukcji osi oraz ich liczbę.

Analiza dziesiątek postępowań związanych z kontrolami nacisków osi pojazdów poruszających się po drogach publicznych prowadzi do konkluzji, iż sposób realizowania

czynności pomiaru, a w szczególności użytych do tej procedury wag nieautomatycznych do pomiarów statycznych budzi zasadnicze zastrzeżenia. Z uwagi na brak usystematyzowanych w prawie materialnym oraz procesowym zasad przeprowadzenia pomiarów nacisków osi przy pomocy nieautomatycznych wag do pomiarów statycznych (zwane dalej *NAWI* zgodnie z wytycznymi metrologicznymi organizacji *WELMEC* – *non automatic weighing instruments*) posiłkować należy się wyłącznie instrukcją obsługi producenta *NAWI*. Przede wszystkim jak wynika z punktu 1.2 tiret I i III instrukcji zawartej w załączniku nr 1, waga *SAW* służy do pomiaru obciążenia koła pojazdu bądź, w przypadku utworzenia systemu połączonych dwóch wag, do pomiaru nacisku osi. Jak wynika z treści punktu 2.3 instrukcji, w przypadku pochylenia wzdłużnego lub poprzecznego wynoszącego nawet 1% powstają dość istotne odchyłki przy poszczególnych osiach. Tabela podana przez producenta wyznacza wyłącznie odchyłki dla osi pojedynczych – sięgają one nawet 15% w zależności od stopnia nachylenia jezdni. Jak wynika z instrukcji wagi *SAW* na stronie 6: wagę można eksploatować w następujących warunkach: (...) w grupach od 4 do 6 wag przy pomiarach obciążenia grupowego osi lub pomiarach wagi netto pojazdów dwu lub 3 osiowych podczas jednej procedury ważenia. Z dalszych informacji wynika, iż „*jeśli niemożliwe jest jednoczesne zważenie kół mostów dwu lub trzyosiowych, należy zrównoważyć różnicę wysokości przy pomocy płyt pomocniczych. Z wykorzystania podkładek można zrezygnować, jeżeli istnieją odpowiednie wgłębienia w nawierzchni w miejscu przeprowadzania pomiarów, w których można umieścić wagę SAW*”. Reasumując, producent wagi określonej w załączniku nr 1 przewidział możliwość realizowania pomiaru nacisku osi wielokrotnej przy pomocy tylko jednej pary wag, wyłącznie w odniesieniu do osi wielokrotnych składających się z maksymalnie 3 osi składowych. Z punktu widzenia dokładności zrealizowanych pomiarów warta podniesienia jest również klauzula zawarta na stronie 29 instrukcji obsługi wagi: *W zależności od cech konstrukcyjnych oraz stanu pojazdu i stanu drogi, podczas przeprowadzania stacjonarnych pomiarów obciążenia koła i osi możliwe są błędy pomiarowe przekraczające dopuszczalną tolerancję błędu urządzenia*. Zatem producent urządzenia pomiarowe jednoznacznie wskazuje, że niestandardowe typy przewozów (ładunków) mogą wpłynąć na dokładność urządzenia, co z kolei może wpłynąć na wysokość ewentualnej kary z tytułu przekroczenia nacisków osi. Brak pewności co do jednoznaczności wyników winna skłonić ku konkluzji, iż procedury penalizacyjne w sprawach dotyczących przekroczenia nacisków osi, ustalonych za pomocą *NAWI*, są obarczone wysokim stopniem niepewności i niejednoznaczności. Zważyć również należy, że kwestia wątpliwości prawnych odnośnie nakładania kar za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej stwierdzone wagami stacjonarnymi do pomiarów nacisków osi jest znana organom Inspekcji Transportu Drogowego, co wynika jednoznacznie z treści artykułu zawartego w biuletynie szkoleniowym nr 5(11)/2010 (**Załącznik nr 3**). Jak wynika z treści zawartych na stronie 12 biuletynu *pismem z dnia 4 marca 2010 r. Główny Urząd Miar wyjaśnił jednoznacznie, że wagi typu LP600 nie powinny służyć do wyznaczania masy całkowitej pojazdu. Stanowisko to potwierdzili w pełni przedstawiciele GUM podczas spotkania w dniu 18 czerwca 2010 r. w siedzibie GITD, wyjaśniając, że kwestia stosowania przenośnych wag nieautomatycznych („osiowych”) była w ostatnich latach przedmiotem refleksji na forum międzynarodowej organizacji WELMEC. W rezultacie tych refleksji ustalono, że wynik pomiarów całkowitej masy pojazdu wykonanych za pomocą wag osiowych może być obarczony zbyt dużym*

błędem, by taki wynik uznać za wiarygodny, zwłaszcza w sytuacji, gdy miałby on służyć do celów nakładania kar pieniężnych. Stąd też stosowne certyfikaty wydawane na poszczególne typy wagi wskazują, iż służyć powinny do pomiarów nacisków kół i osi. Stanowisko GUM oraz certyfikat dot. wag typu LP600 sprawiają, że w przypadku nakładania kar za przekroczenie DMC zmierzonej za pomocą tych wag (ale i wag SAW o zbliżonej konstrukcji i podobnych funkcjach) należy liczyć z podnoszeniem przez strony zarzutu braku podstaw do nakładania kary pieniężnej za przekroczenie DMC. Wyrok WSA wiąże jednak tylko w konkretnej sprawie administracyjnej, nie oznacza zatem, że we wszystkich sprawach, gdzie nałożono kary za to naruszenie należy uchylać decyzje w zakresie kary za przekroczenie DMC. Z punktu widzenia przepisów ustawy Prawo o miarach uprawniony będzie bowiem wniosek, że przyrząd pomiarowy, który podlega prawnej kontroli metrologicznej urzędów miar (art. 8), był użyty sprzecznie z ich stanowiskiem. W konsekwencji okaże się, że wyników uzyskanych podczas pomiarów przyrządem nieprzystosowanym do pomiaru masy całkowitej nie można wykorzystać w postępowaniu administracyjnym i do nałożenia kary pieniężnej za przekroczenie DMC.

Zważyć również należy, że organizacja metrologiczna WELMEC, na której stanowisko powołuje się GUM w sprawie bezzasadności stosowania *NAVI* w stosunku do pomiarów grupowego nacisku osi oraz badania dopuszczalnej masy całkowitej, także jednoznacznie wskazała swoje wątpliwości odnośnie zasad wykorzystania nieautomatycznych wag do pomiarów statycznych. W załączeniu kopia oficjalnego stanowiska WELMEC w zakresie wag nieautomatycznych (**Załącznik nr 4**).

Reasumując wnoszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy organ kontroli drogowej, dysponującymi wyłącznie dwiema wagami nieautomatycznymi do pomiarów statycznych, jest w stanie skutecznie i rzetelnie dokonać pomiaru nacisków osi wielokrotnych 3-8 osiowych przy załączeniu, że wartość wyniku powstaje poprzez zsumowanie wskazań cząstkowych wszystkich pomiarów jednostkowych poszczególnych kół i w ten sposób ustala się końcowy nacisk osi wielokrotnej; każdy kolejny pomiar nacisku osi składowej osi wielokrotnej wymaga przy tym przestawienia pojazdu (najechania kolejną osią na wagi), a także podczas pomiaru nie uwzględnia się typu ładunku, w szczególności charakteru zachowania się ładunków płynnych?
2. Czy organy kontroli drogowej przyjmując nieuregulowaną w prawie materialnym odchyłkę od pomiaru (przy osiach wielokrotnych od sumy pomiarów) wynoszącą 2% zaokrąglone do pełnych 100 kg w górę. Czy ustalenie i uwzględnianie powyższej odchyłki zwalnia organ kontroli drogowej z przestrzegania odchyłek określonych w instrukcjach obsługi producentów?
3. Czy klauzula wykluczająca możliwość użycia wagi LP 600 do pomiaru dopuszczalnej masy całkowitej (załącznik nr 2) oznacza również, że wagi SAW II, o zbliżonej charakterystyce i konstrukcji, również nie mogą służyć do tego celu?
4. Czy klauzula wykluczająca możliwość użycia wagi LP 600 do pomiaru dopuszczalnej masy całkowitej oznacza, że waga ta nie może być używana do pomiaru nacisków osi wielokrotnych poprzez zsumowanie cząstkowych nacisków osi składowych? Czy te same cechy charakterystyczne dotyczą również konstrukcji

wagi SAW II? Zważyć należy że technika pomiaru dopuszczalnej masy całkowitej jest tożsama z pomiarem nacisków osi wielokrotnych przy założeniu, że wyniki końcowe są obliczane manualnie na podstawie cząstkowych wskazań nacisków jednostkowych osi składowych,

5. Czy klauzula zawarta w świadectwie homologacji wagi określonej w załączniku nr 1, wskazująca iż *„W zależności od cech konstrukcyjnych oraz stanu pojazdu i stanu drogi, podczas przeprowadzania stacjonarnych pomiarów obciążenia koła i osi możliwe są błędy pomiarowe przekraczające dopuszczalną tolerancję błędu urządzenia”*, bez wskazania o jakie cechy konstrukcyjne czy stan pojazdu czy drogi chodzi, nie wykluczają finalnie możliwości użycia tej wagi do rzetelnego i obiektywnego pomiaru wartości nacisków osi pojazdu na drogę w trakcie wykonywania działań kontrolnych.

Niniejsze zapytanie związane jest z trwającym postępowaniem administracyjnym. Uprzejmie proszę, w miarę Państwa możliwości, o pilne ustosunkowanie się do powyższych pytań, ponieważ jedynie Państwa organ ma możliwość rzetelnego, obiektywnego i profesjonalnego odniesienia się do powyższych problemów natury prawno – technicznej.

Z wyrazami szacunku

Mgr inż. Sebastian Paluch