

Kacper Tybuszewski

Ocena dopuszczalności stosowania wag typu SAW do ustalania rzeczywistej masy całkowitej zespołu pojazdów metodą sumowanie nacisków poszczególnych osi

Streszczenie

Autor omawia rozbieżność, jaka pojawiła się w orzecznictwie sądowno-administracyjnym w sprawach dotyczących nałożenia kary pieniężnej za przejazd pojazdem nienormatywnym po drogach publicznych. Dotyczy ona dopuszczalności stosowania przez organy Inspekcji Transportu Drogowego par wag typu SAW. Chodzi o problem dopuszczalności metody cząstkowego ważenia zespołu pojazdów, polegającej na sumowaniu nacisków poszczególnych osi. Rzecz w tym, że tak ustalona waga pojazdu (przekroczenie dopuszczalnych norm) stanowi przesłankę do wymierzenia kary pieniężnej za przejazd pojazdem nienormatywnym. W orzecznictwie, w zakresie tego zagadnienia, wykształtowały się dwa poglądy. Według pierwszego nie jest dopuszczalne ustalenie rzeczywistej masy zespołu pojazdów przez algebraiczne zsumowanie wyników pomiarów nacisków poszczególnych osi. Zgodnie natomiast z drugim stanowiskiem, wyznaczenie masy zespołu pojazdów za pomocą par wag typu SAW przez zsumowanie poszczególnych nacisków osi jest technicznie poprawne, a przez to prawidłowe.

Słowa kluczowe

Kara pieniężna za przejazd pojazdem nienormatywnym, ustalenie rzeczywistej masy całkowitej zespołu pojazdów, pary wag typu SAW, waga SAW 10CII, algebraiczne sumowanie wyników pomiarów nacisków osi, instrukcja obsługi wagi SAW, ważenie zespołu pojazdów.

Otrzymano w dniu 28.11.2017 r., przyjęto w dniu 7.12.2017 r.

* * *

1. Wprowadzenie

Poruszanie się pojazdów o przekroczonych parametrach dopuszczalnych norm może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego. Z art. 61 ust 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*¹

Mgr Kacper Tybuszewski, st. asystent sędziego NSA, radca prawny, uczestnik seminarium doktorskiego na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie.

¹ Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 128.

wynika, że przewożony ładunek nie może powodować przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu. Do nałożenia kary pieniężnej upoważnia uzyskanie takich wyników ważenia pojazdu, które nie budzą wątpliwości. Zakres odpowiedzialności przewoźnika za popełnione przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu czy dopuszczalnych nacisków na poszczególne osie pojazdu, ustawodawca przekłada na wysokość kary pieniężnej, uzależniając ją od wyników ważenia. Z tego względu wszelkie ustalenia faktyczne w zakresie wyników ważenia nie mogą budzić wątpliwości co do prawidłowości ich przeprowadzenia. Jest to bowiem zasadniczy dowód, stanowiący podstawę odpowiedzialności administracyjnej strony w zakresie wysokości nałożonej kary pieniężnej.

Kwestia ustalenia ewentualnego przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu ma podstawowe znaczenie również w świetle brzemienia art. 140aa ust. 4 pkt 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Przepis ten stanowi, że nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza wielkości dopuszczalnej lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 cyt. ustawy, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku, gdy przewożone są ładunki sypkie lub drewno.

Z punktu widzenia okoliczności wyłączających odpowiedzialność podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia, właściwe ustalenie ewentualnego przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu decyduje o kwestii nałożenia kary. Fakt naruszenia przez przewoźnika dopuszczalnych norm, a w konsekwencji decyzję nałożenia kary pieniężnej za ich przekroczenie, ustala się w wyniku pomiarów ciężaru pojazdu wraz z naczepą, za pomocą wag typu SAW (ryc. 1), metodą cząstkowego ważenia pojazdów.



Ryc. 1. Wagi typu SAW, o których mowa w opracowaniu.

Istotę omawianego zagadnienia stanowi odpowiedź na pytanie, czy wyznaczenie rzeczywistej masy całkowitej pojazdów może i winno nastąpić poprzez algebraiczne zsumowanie nacisków poszczególnych jego osi, czy też takie ustalenie

masy całkowitej zespołu pojazdów nie jest dopuszczalne. Orzecznictwo w tej mierze jest niejednolite².

2. Istniejące orzecznictwo

Uzasadniając pogląd o niedopuszczalności ustalania rzeczywistej masy całkowitej pojazdów przez algebraiczne zsumowanie pomiarów, Naczelny Sąd Administracyjny wskazuje, że zasady użytkowania urządzenia, za pomocą którego organ kontroli dokonuje pomiaru masy zespołu pojazdów (tj. nieautomatycznej wagi SAW 10C/II), określają jej producenci, co następnie jest weryfikowane w oparciu o obowiązujące normy zarówno w świadectwach homologacji, certyfikatach zatwierdzenia typu oraz świadectwach legalizacji.

Ze świadectwa homologacji UE nr D98-09-08³ nieautomatycznej wagi SAW 10C/II wynika, że służy ona jedynie do pomiaru nacisków kół, a także, w układzie dwóch połączonych wag – nacisków osi pojazdów. Urządzenie to nie posiada homologacji na dokonywanie pomiarów masy całkowitej pojazdów. Wykluczone zatem jest zastosowanie wag przenośnych do pomiaru łącznego nacisku osi wielokrotnej, skoro waga ta nie może być użyta do pomiaru masy całkowitej. Tym samym waga ta nie nadaje się do pomiaru obciążenia wielokrotnych osi składowych.

W *Instrukcji postępowania inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w trakcie kontroli parametrów pojazdów poruszających się po drogach publicznych i pobierania kar pieniężnych*, wprowadzonej zarządzeniem Głównego Inspektora Transportu Drogowego nr 3/2006 z dnia 7 lutego 2006 r.⁴, polecono obniżanie wyników pomiarów dokonywanych za pomocą wag przenośnych (typu SAW oraz LP), o 200 kg i 2%^{*)}, celem skorygowania ewentualnych błędów we wskazaniach wag. Miało to poprawić wiarygodność tych pomiarów.

W tej sytuacji należy uznać, że pomiar nacisku osi pojazdu, dokonany w toku kontroli na drodze przy użyciu wag posiadających, co prawda, aktualne świadectwa legalizacji, jednak dokonany:

² Przykładowo: NSA w wyroku z dnia 21 października 2014 r., sygn. II GSK 1315/13 (zob. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/CEEA0E2F97>) uznał, że ustalenie rzeczywistej masy całkowitej pojazdu za pomocą dwóch wag przez algebraiczne zsumowanie pomiarów poszczególnych nacisków osi jest niedopuszczalne, podczas gdy w orzeczeniu z dnia 7 marca 2017 r., sygn. II GSK 1480/15 (zob. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/573F86AB38>) NSA uznał takie zsumowanie za technicznie prawidłowe, a przez to dopuszczalne.

³ Zob. http://www.spft.pl/files/GUM_Opinia.pdf.

⁴ Zob. http://www.polskieforumtransportu.org/files/Pismo_ITD_wagi.pdf, obecnie zmienione zarządzeniem Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 16 listopada 2011 r., nr 50/2011.

^{*)} W rzeczywistości stosowny fragment tej instrukcji brzmi: „Ze względu na możliwe błędy wskazań wag, wynikające z pochylenia nawierzchni na stanowisku ważenia i błędy wynikające z cząstkowego ważenia pojazdów wieloosiowych, od ustaleń miernika wagi odejmuje się 2% wartości wskazanej przez wagę, zaokrąglone w górę do każdego pełnych 100 kg chyba, że instrukcja producenta wagi lub warunki jej legalizacji przewidują wartości, które należy odjąć od ustaleń miernika wagi wyższe niż 2% lub ich zaokrąglanie do wartości wyższych niż 100 kg” (*przyp. red.*).

- niezgodnie z przeznaczeniem tych urządzeń, określonym w świadectwie legalizacji, oraz
- niezgodnie z instrukcją producenta wag,

nie był wystarczający do uznania pomiaru za prawidłowy i zgodny z zasadami określającymi sposób ustalania kar za przejazd pojazdem nienormatywnym.

Zdaniem Naczelnego Sądu Administracyjnego, kompensowanie ograniczeń w zakresie stosowania urządzeń, które to ograniczenia wynikają z treści świadectw homologacji oraz instrukcji użytkowania tych urządzeń, poprzez wydawanie zarządzenia, w którym polecono obniżenie wyników pomiarów, należy uznać za działanie wadliwe. Unormowania te mają wyłącznie charakter wewnętrzny i nie mają statusu norm powszechnie obowiązujących. Wyjaśnienia, instrukcje lub pisma re-sortowe, nie wydane na podstawie delegacji ustawowej, nie mogą stanowić prawnej podstawy rozstrzygnięć organów administracyjnych⁵.

Uzasadniając to stanowisko NSA podniósł następujące kwestie. Ze świadectwa homologacji UE nr D98-09-08 wynika, że waga SAW 10CII jest przeznaczona do pomiaru obciążenia koła i osi w ramach nadzoru ruchu drogowego. Przewidziana jest możliwość połączenia dwóch wag przeznaczonych do pomiaru obciążenia koła, a wówczas waga wyświetli wartość obciążenia osi. Ze świadectwa homologacji nie wynika, że waga jest przeznaczona do pomiaru masy całkowitej pojazdów wieloosiowych, poprzez sumowanie wyników pomiarów. Z Instrukcji obsługi wag SAW wynika, że wagi te służą do pomiaru obciążenia kół, a po połączeniu dwóch wag – do pomiaru obciążenia osi. Producent przewiduje ważenie pojazdów dwu lub trzyosiowych za pomocą 4 lub 6 wag w jednej procedurze ważenia. Na stronie 7 wspomnianej instrukcji, zawierającej rysunki wyjaśniające sposób ustawienia wag, producent przewiduje ważenie pojazdów dwuosioowych oraz trzyosiowych przy pomocy dwóch wag, przy ważeniu odpowiednio dwukrotnym lub trzykrotnym. Z rysunku nie wynika, że przy użyciu stanowiska składającego się z dwóch wag, producent przewiduje ważenie pojazdów mających 4 lub więcej osi. Jak wynika z ilustracji, producent przewiduje ważenie pojazdów o większej liczbie osi przy użyciu zespołów trzech lub czterech par wag. Tak więc, ani świadectwo homologacji, ani instrukcja obsługi wag SAW, nie określają w sposób jednoznaczny, że przy pomocy stanowiska z jedną parą wag można ważyć pojazdy o liczbie osi większej niż trzy, ani też, że przy użyciu wskazanych wag można ustalać masę całkowitą ważonego pojazdu. W związku z tym, przy pomocy dwóch połączonych wag SAW można mierzyć naciski osi pojazdów o liczbie osi większej niż trzy, oraz obliczać masę całkowitą pojazdów przez sumowanie uzyskanych pomiarów.

⁵ Tak NSA w wyroku z dnia 12 października 2017 r., sygn. II GSK 3518/15 (zob. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/BE322E90D0>).

Wskazanych wątpliwości nie usuwa także uzyskana przez wagi ocena zgodności⁶, bowiem nie chodzi o to, że wagi są wadliwe, tylko o to, czy używane w zespołach dwóch wag mogą dawać precyzyjne pomiary nacisków osi w pojazdach więcej niż trzyosiowych oraz czy można za ich pomocą ustalać masę całkowitą pojazdów. W sytuacji, gdy istnieje wątpliwość co do ważenia zespołu pojazdów, zasadne jest poszerzenie materiału dowodowego poprzez uzyskanie z Głównego Urzędu Miar opinii co do możliwości zastosowania jednej pary wag SAW 10 do wyżej wskazanych celów – ewentualnie należy uzyskać opinię biegłego, celem ustalenia, czy uzyskane w kontrolowanym pojeździe w czasie kontroli pomiary pozwalają obliczyć w sposób obiektywny i precyzyjny rzeczywiste naciski osi pojazdu oraz jego masę. Tak winny postąpić organy Inspekcji Transportu Drogowego. Gdy tego zaniechają, sąd administracyjny, kontrolując taką decyzję, winien ją uchylić, jako naruszającą art. 7, art. 77 § 1 i art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego*⁷ oraz art. 64 ust. 1, art. 64d ust. 1 i art. 140ab ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

W wyroku z dnia 23 maja 2017 r., sygn. II GSK 2499/15⁸, Naczelny Sąd Administracyjny podniósł, że: „Zapis punktu 1.2., *tiret*⁹) I Instrukcji obsługi wag SAW/Seria II wskazuje, że SAW to waga do pomiaru obciążenia kół, o zakresie do 15 000 kg, której wzmocniona, wytrzymała konstrukcja umożliwi ważenie nacisku opon we wszystkich pozycjach, bez ryzyka uszkodzenia wagi, a wykorzystanie materiałów odpornych na korozję o wysokiej jakości zapewnia trwałość urządzenia. Zgodnie zaś z punktem 1.2. *tiret* III tejże instrukcji – istnieje możliwość połączenia dwóch wag SAW za pomocą przewodu, w celu utworzenia wagi do pomiaru obciążenia osi. Ten zapis potwierdzono w punkcie 2.4 *tiret* II tejże instrukcji, wskazując, że wagi SAW, w konfiguracji dwóch wag, można używać przy pomiarach obciążenia osi. W uwadze drugiej do tego punktu podano, że jeżeli niemożliwe jest jednoczesne zważenie kół mostów dwu- lub trzyosiowych, wówczas należy zrównoważyć różnicę wysokości za pomocą płyt pomocniczych, a z użycia tych podkładek można zrezygnować, jeżeli w nawierzchni, w miejscu przeprowadzania pomiarów, istnieją odpowiednie wgłębienia, w których można umieścić wagi SAW. W punkcie 2.5 instrukcji zawarto zaś część graficzną, gdzie pokazano różne typy pojazdów, których osie mogą być ważone w ten sposób, przy czym, przy pomocy jednej pary wag mogą być zważone osie – również podwójne – w samochodzie ciężarowym lub ciągniku oraz w przyczepie lub naczepie. W świetle tych zapisów nie ma wątpliwości dotyczących wykorzystania wag SAW 10C/Seria II do pomiaru nacisku osi podwójnej pojazdu. Z żadnego natomiast zapisu instrukcji obsługi wag nie wynika, że możliwe jest ustalenie rzeczywistej masy całkowitej pojazdu przy

⁶ Zob. <http://www.urzadmiar.krakow.pl/www/p,85,pojecie-oceny-zgodnosci>.

⁷ Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257.

⁸ Zob. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/D6704D31B2>.

⁹ *Tiret* – łącznik (znak graficzny) - krótka pozioma kreska (w odróżnieniu od myślnika) (zob. W. Kopalinski, „Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych” – *przyp. red.*).

użyciu dwóch wag, poprzez algebraiczne zsumowanie pomiarów nacisków poszczególnych osi. Zapis punktu 2.4 instrukcji wskazuje co prawda, że wag SAW można używać przy pomiarach wagi netto pojazdów, ale z tego zapisu wynika również, że dotyczy to pomiarów w grupach „od 4 do 6 wag” przy pomiarach „wagi netto pojazdów dwu- lub trzyosiowych podczas jednej procedury pomiaru wagi”.

Wagi nieautomatyczne (różnego typu) mogą służyć m.in. do określania masy pojazdów dla obliczenia kar za przekroczenia wartości dopuszczalnych, jednak z żadnego zapisu nie wynika, iż obliczenie masy całkowitej pojazdów wieloosiowych może odbyć się przez sumowanie wyników pomiarów nacisków poszczególnych osi. W rezultacie brak jest jednoznacznych uregulowań, z których wynikałoby, że możliwe jest ustalanie całkowitej wagi pojazdu wieloosiowego poprzez sumowanie wyników ważenia poszczególnych osi, dokonywanych przy użyciu jednej pary wag. Wyklucza to możliwość uznania takiego pomiaru za przesłankę wystarczającą przy nakładaniu kary pieniężnej.

Z kolei, w orzeczeniu z dnia 21 marca 2017 r., sygn. II GSK 1891/15⁹ Naczelny Sąd Administracyjny wskazał, że przyjęta metoda ważenia całego pojazdu drogą sumowania pomiarów cząstkowych, dotyczących nacisku poszczególnych jego osi, może budzić wątpliwości w świetle ogólnie dostępnej wiedzy z zakresu fizyki, która podpowiada, że masa całkowita pewnego układu fizycznego stanowi sumę masy jego elementów (części), pod warunkiem, że te części nie oddziałują na siebie wzajemnie (tzw. masa addytywna)¹⁰.

* * *

Odmienne stanowisko w tym przedmiocie przyjęto w wyroku NSA z dnia 7 marca 2017 r., sygn. II GSK 1480/15¹¹. W orzeczeniu tym przyjęto, że brak jest podstaw do przyjęcia, iż zastosowane do ważenia kontrolowanego pojazdu nieautomatyczne wagi elektroniczne typu SAW 10C/II nie mogły służyć do wyznaczenia nacisku osi składowych osi wielokrotnej naczepy, a w rezultacie masy całkowitej pojazdu członowego. Wagi te, w dacie kontroli, posiadały aktualne świadectwo homologacji UE nr D 98-09-08 oraz instrukcję obsługi wag SAW 10C/II. Z treści świadectwa homologacji załączonego do instrukcji wag SAW 10C/II wynika, że wagi te spełniają wymogi Dyrektywy nr 90/384/EWG z dnia 20 czerwca 1990 r., dotyczącej harmonizacji prawa państw członkowskich w dziedzinie wag nieautomatycznych¹² (zastąpionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/23/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wag nieautomatycznych¹³), wdrożonej do systemu prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Gospodarki,

⁹ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/0C61EE1642>.

¹⁰ Podobnie NSA w wyroku z dnia 8 sierpnia 2017 r. II GSK 3433/15 (zob. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/D9E947F262>).

¹¹ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/573F86AB38>.

¹² Dz. U. UE. L.1990.189.1.

¹³ Dz.U.U.E.L.2009.122.6.

Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla wag nieautomatycznych podlegających ocenie zgodności¹⁴. Zgodnie z treścią § 2 pkt 2 cyt. rozporządzenia, wagi nieautomatyczne służą do określenia masy będącej podstawą obliczania kar¹⁵. Zatem wagi te mogą służyć do ustalenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (DMC) i do pomiaru nacisku osi. W punkcie 5.1 załącznika do Świadcstwa Homologacji wskazano m.in., że powierzchnia wagi pomostowej, w obszarze osi (3 m z przodu i z tyłu) musi znajdować się w tej samej płaszczyźnie co podłoże, szczególnie podczas ważenia pojazdów, wieloosiowych.

Natomiast z Instrukcji obsługi wag typu SAW 10C/II, opracowanej przez producenta (w oparciu o którą dokonano homologacji i legalizacji tych wag) wynika, do jakich pomiarów wagi te mogą być wykorzystywane, (vide punkty 2,4 i 2,5 Instrukcji). Co istotne, nie jest to wyłącznie pomiar obciążenia osi pojedynczej. W punkcie 2.5 Instrukcji wskazane są przykładowe sposoby konfiguracji zastosowania tych wag także przy pomiarach osi wieloukładowych. Istotne jest, że w sprawie, której dotyczy przywołane orzeczenie NSA, kontrolowany był pojazd członowy, w którym ciągnik siodłowy był pojazdem dwuosiowym (z czego oś pierwsza była osią pojedynczą, nienapędową natomiast oś druga była osią pojedynczą napędową), zaś naczepa była wyposażona w oś wielokrotną, złożoną z trzech osi składowych. Pojazdy o takiej konfiguracji osi zostały przewidziane w punkcie 2,5 Instrukcji (por. ustawienie pomiaru dla 1 pary wag SAW). Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że wagi SAW 10C/II mogły służyć zarówno do ustalenia dopuszczalnej masy całkowitej kontrolowanego pojazdu (poprzez zsumowanie wyników poszczególnych pomiarów, przy uwzględnieniu pomniejszych) jak i do pomiaru nacisku osi wielokrotnych¹⁶.

* * *

Podobnie Naczelny Sąd Administracyjny orzekł w wyroku z dnia 17 marca 2015 r., sygn. II GSK 1781/14¹⁷. Podkreślił, że dowolna jest ocena sądu I instancji, iż nieautomatyczne wagi elektroniczne typu SAW 10C/II są przeznaczone *wyłącznie* do pomiaru nacisków kół i osi pojazdów, z wyłączeniem możliwości dokonywania pomiarów masy całkowitej pojazdów. Wagi te w dniu kontroli posiadały:

- aktualne Świadcstwo Homologacji UE nr D 98-09-08,
- Deklarację zgodności wydaną przez Urząd Miar i Kontroli Metrologicznej Badenii Wirtembergii oraz
- Instrukcję obsługi wag SAW 10C/II.

¹⁴ Dz. U. z 2004 r. Nr 4, poz. 23.

¹⁵ Akt wskazany w tekście został uchylony z dniem 8 czerwca 2016 r. przez rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych (Dz.U.2016.802). Omawianą kwestię w sposób analogiczny reguluje § 3 pkt 3 tego rozporządzenia.

¹⁶ Tak też WSA w Warszawie w prawomocnym wyroku z dnia 20 maja 2016 r., sygn. VI SA/Wa 2769/15, publ: <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/5C3D83E5C7>.

¹⁷ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/FFC498B1E5>.

Z treści świadectwa homologacji, załączonego do instrukcji wag SAW 10C/II wynika, że spełniają one wymogi dyrektywy nr 90/384/EWG¹⁸. Zatem wagi te mogą służyć do ustalenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (DMC) i do pomiaru nacisku osi. Ponadto wagi posiadają certyfikat zatwierdzenia WE nr 99-09-09, a wobec tego ocena funkcjonalności tych wag może być dokonywana w oparciu o wymieniony wyżej stan prawny. Zdaniem sądu, wynikający z protokołu kontroli sposób ważenia nie budził zastrzeżeń.

* * *

Natomiast w wyroku z dnia 12 kwietnia 2016 r. II GSK 2436/14¹⁹ Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził, że wagi typu SAW 10C/II oraz SAW 10, w pierwszej kolejności są przeznaczone dla potrzeb dokonywania pomiaru nacisku osi pojazdu na drogę. W szczególności Główny Urząd Miar nie zakwestionował przeznaczenia tych wag do wspomnianych pomiarów, a także rzetelności wyników pomiaru ze stanem rzeczywistym. Natomiast, w świetle pisma Wiceprezesa Głównego Urzędu Miar z dnia 22 kwietnia 2011 r., skierowanego do Głównego Inspektora Transportu Drogowego²⁰, dokonywany tymi wagami pomiar masy całkowitej pojazdu może być traktowany wyłącznie jako orientacyjny. Zatem – zdaniem Sądu – nieuzasadnione było zakwestionowanie wyników pomiarów dla potrzeb ustalenia kary pieniężnej za przekroczenie nacisku pojazdu na drogę i Sąd uchylił wyrok uchylający decyzję o nałożeniu kary pieniężnej. Stwierdził, że konstrukcja wag typu SAW 10C/II oraz SAW 10, posiadających legalizację oraz dopuszczonych do stosowania, pozwala na dokonywania za ich pomocą również pomiaru masy całkowitej zespołu pojazdów.

* * *

W wyroku z dnia 7 lutego 2017 r., sygn. II GSK 1433/15²¹ Naczelny Sąd Administracyjny wskazał, że wagi typu SAW 10C, użyte do ważenia pojazdu, jakkolwiek zasadniczo są przeznaczone do mierzenia nacisku kół i osi pojazdu na jezdnię, to jednak użycie tych wag pozwala także na ustalenie masy całkowitej pojazdu. NSA, wskazując na stanowisko Prezesa Głównego Urzędu Miar, na rozporządzenia wykonawcze oraz Dyrektywy Rady z dnia 20 czerwca 1990 r. nr 90/384/EWG (zastąpionej dyrektywą, o której mowa w przypisie 18) w szczególności jej art. 1 ust. 2 lit. a pkt 2 i art. 3, przyjął, że ustalenie masy całkowitej pojazdu przy użyciu wag typu SAW 10C jest dopuszczalne i możliwe, ponieważ żaden przepis nie wyklucza użycia tego typu wag do ustalenia rzeczywistej masy całkowitej pojazdu.

¹⁸ Zastąpionej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/23/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wag nieautomatycznych.

¹⁹ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/29AC24F106>.

²⁰ <http://iuridica.com.pl/suma-naciskow-spor-urzednikow-o-wagi-saw-10c/>.

²¹ <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/C0436853A7>.

* * *

W orzeczeniu z dnia 17 marca 2015 r., sygn. II GSK 271/14²², NSA podkreślił, że z instrukcji obsługi wag typu SAW 10, wynika, iż proces ważenia może być przeprowadzony na dwa sposoby:

- 1) Przez jednoczesne ważenie wszystkich osi pojazdu, pod warunkiem, że wagi znajdują się jednocześnie pod wszystkimi kołami (i pod kołami wszystkich osi).
- 2) Przez ważenie etapami, w zależności od liczby osi pojazdu – w takim przypadku każda oś jest ważona osobno, a dwie wagi umieszczone są pod kołami osi aktualnie ważonej. Następnie, zsumowanie nacisków tych osi daje nacisk osi wielokrotnych oraz rzeczywistą masę całkowitą.

W sprawie, o której mowa, pojazd był ważony przy użyciu dwóch wag, umieszczonych w dolach fundamentowych, przy czym stanowisko do ważenia pojazdów było zatwierdzone przez zarządcę drogi po dokonaniu pomiarów geodezyjnych, a wagi miały aktualną legalizację. Pomiar wyglądał w ten sposób, że pojazd najeżdżał po kolei, poszczególnymi osiami, na parę wag, wyniki pomiarów osi były sumowane, w wyniku czego otrzymywało się naciski osi wielokrotnych oraz masę całkowitą pojazdu. Sumowanie odbywało się automatycznie, przy pomocy programu dostarczonego wraz z wagami przez producenta. Stanowisko ważenia pojazdu zostało przygotowane w sposób odpowiedni i spełniało wszelkie wymagania określone w instrukcji producenta wag. W przypadku korzystania z wypoziomowanego miejsca ważenia, które jest wyposażone w doły fundamentowe do osadzania wagi, nie są potrzebne tzw. „ślepe podkładki” (nr 2.4 instrukcji), gdyż waga znajduje się w jednym poziomie z nawierzchnią.

Reasumując, Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że wyznaczenie masy pojazdu za pomocą pary wag typu SAW poprzez zsumowanie poszczególnych nacisków osi jest technicznie prawidłowe. W punkcie 2.5 instrukcji obsługi wag dopuszczono bowiem sumowanie nacisków osi przy użyciu konfiguracji dwóch wag przy ważeniu różnego typu pojazdów, w tym pojazdów z osiami wielokrotnymi.

3. Podsumowanie

W ocenie autora tego opracowania, z omówionego orzecznictwa wynika, co następuje.

1. Ze Świadczenia Homologacji UE nr D98-09-08 wynika, że waga nieautomatyczna SAW 10C służy *jedynie* do pomiaru nacisków kół i osi (w układzie dwóch połączonych wag). Urządzenie to nie posiada homologacji na dokonywanie pomiarów masy całkowitej pojazdów wieloosiowych poprzez sumowanie wyników pomiarów nacisków poszczególnych kół.

²² Zob. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/1B5B9BACCB>.

2. Z Instrukcji obsługi wag typu SAW 10C wynika, że wagi te służą do pomiaru obciążenia kół, a po połączeniu dwóch wag – do pomiaru obciążenia osi. Producent przewiduje ważenie pojazdów dwu- lub trzyosiowych za pomocą 4 lub 6 wag, w jednej procedurze ważenia. Na stronie 7 tej instrukcji, zawierającej rysunki wyjaśniające sposób ustawienia wag, producent przewiduje ważenie pojazdów dwuosioowych oraz trzyosiowych przy użyciu dwóch wag, przy ważeniu odpowiednio dwukrotnym lub trzykrotnym. Z rysunku nie wynika, by przy użyciu stanowiska składającego się z dwóch wag, producent przewidywał ważenie pojazdów mających 4 lub więcej osi. Jak wynika z zawartych w instrukcji ilustracji, producent przewiduje ważenie pojazdów o większej liczbie osi przy użyciu zespołów trzech lub czterech par wag.

Tak więc, zarówno świadectwo homologacji, jak i instrukcja obsługi wag SAW 10C, nie określają w sposób jednoznaczny, że przy pomocy stanowiska z jedną parą wag można ważyć pojazdy o liczbie osi większej niż trzy, ani też, że przy użyciu wskazanych wag można ustalać masę całkowitą ważonego pojazdu.

3. Organy kontroli, używając do pomiarów w trakcie kontroli par wag typu SAW 10C zarówno do określenia masy całkowitej, jak również nacisku osi składowych pojazdu czteroosiowego, działają w sposób wadliwy, jeżeli do ustalenia nacisków poszczególnych osi oraz masy całkowitej pojazdu wykorzystują do pomiaru tych wielkości pary wag typu SAW 10C. Przepisy techniczne i dokumenty homologacyjne jednoznacznie wskazują, że przy pomocy dwóch wag SAW 10C można dokonać pomiaru nacisku osi wielokrotnych pojazdu, ale tylko w odniesieniu do maksymalnie trzech osi składowych. Zatem, zastosowanie procedury ważenia dopuszczonej dla trzech osi składowych, do pojazdu składającego się z czterech takich osi, musi być potraktowane jako działanie niezgodne z prawem.
4. Ze świadectwa homologacji nie wynika, aby do określenia masy całkowitej pojazdów można było stosować wagi SAW 10C. Organy Inspekcji Transportu Drogowego (co istotne) nie posługują się urządzeniami nielegalnymi, ale legalne urządzenia wykorzystują w sposób niezgodny z prawem, kiedy takimi urządzeniami dokonują ważenia pojazdu, który nie jest przewidziany do ważenia z wykorzystaniem określonej liczby wag.
5. Stan ten należy uporządkować poprzez dostosowanie liczby wag używanych podczas kontroli do pomiarów wielokrotnych osi pojazdów, składających się z czterech i więcej takich osi. W przeciwnym razie, tak poczynione ustalenia odnośnie nacisku osi jawią się jako wadliwe i nie mogą stanowić podstawy do nałożenia na przewoźnika kary pieniężnej.

* * *

Assessment of the acceptability of using SAW single axle weighbridges to determine the actual total weight of combination vehicles by the method of summing of individual axle loads

Abstract

The author discusses the discrepancy that has occurred in administrative court case law in cases concerning the imposition of a fine for carriage of an oversize load by a vehicle on public roads. It concerns the acceptability of applying pairs of SAW (single axle weighbridge) scales by Road Traffic Inspection agencies. In particular, it relates to the permissibility of the method of individual axle weighing of a combination vehicle, followed by the summing of individual axle loads. This is significant because the weight of a vehicle determined in such a way (exceeding permissible norms) is a premise for imposing a fine for the transportation of an oversize load. In case law, two views have developed on this matter. According to the first position, it is not acceptable to establish the actual weight of a combination vehicle by algebraic summing of the results for individual axle loads. However, according to the second position, determining the weight of a combination vehicle by using SAW and adding individual axle loads is technically correct and therefore valid.

Key Words

Fine for carriage of an oversize load by a vehicle, determination of the actual total weight of a combination vehicle, pairs of SAW scales, SAW 10CII scale, algebraic summation of axle loads, SAW instruction manual, weighing a combination vehicle.

