



DZIENNIK URZĘDOWY

Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

Warszawa, dnia 17 lipca 2020 r.

Poz. 32

ZARZĄDZENIE NR 32/2020

GŁÓWNEGO INSPEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO

z dnia 17 lipca 2020 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego

Na podstawie art. 51 ust. 3 oraz art. 54 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. Urz. GITD poz. 14 oraz z 2019 r. poz. 5 i 37) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) BT – Biuro Teleinformatyki;”;
- 2) w § 6:
 - a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
„6. Plan kontroli wypełnia się na arkuszu Excel, musi on zawierać w zakresie planowanych dni co najmniej następujące dane:
 - 1) data kontroli/pracy;
 - 2) godziny pracy;
 - 3) imię, nazwisko kontrolera (lub nr służbowy);
 - 4) miejsce kontroli (lub kod miejsca kontroli);
 - 5) zakres kontroli;
 - 6) zadania doraźne, w tym wspólne działania;
 - 7) nr rejestracyjny lub kod pojazdu służbowego;

- 8) numer służbowy kierownika zespołu kontrolnego;
- 9) uwagi.”,
- b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:
- „6a. W przypadku planowania kontroli akcyjnych, dane należy wpisać w rubryce „zadania doraźne, w tym wspólne działania”, podając jednocześnie zakres tematyczny kontroli.
- 6b. W planie kontroli dopuszcza się wprowadzanie innych dodatkowych danych niż dane, o których mowa w ust. 6, dotyczących planowanych czynności, zdaniem planującego niezbędnych.”,
- c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
- „7. Plan kontroli przekazuje się pocztą elektroniczną do BNI, na adres przypisany danej jednostce organizacyjnej przez BT, nie później niż na 3 dni przed rozpoczęciem okresu objętego planem, lub zatwierdza się z wykorzystaniem odpowiedniej funkcjonalności w CEN, w module dotyczącym planowania kontroli.”,
- d) ust. 9 otrzymuje brzmienie:
- „9. Zmiany w planie kontroli powinny być naniesione w zakresie jakiego dotyczą. W rubryce „uwagi” należy wpisać datę i godzinę zmiany. Zmodyfikowany plan kontroli należy przesłać bez zbędnej zwłoki, na adres wskazany w ust. 7, po podjęciu decyzji o zmianie planu lub też zmian należy dokonać z wykorzystaniem odpowiedniej funkcjonalności w ST CEN w module dotyczącym planowania kontroli. W razie zaistnienia okoliczności uniemożliwiających przesłanie zmiany planu kontroli, zmiany te należy przesłać niezwłocznie po ustaniu tych okoliczności wraz z informacjami o przyczynach opóźnienia.”,
- e) uchyla się ust. 10;
- 3) w § 11 ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Dokumentowanie przeprowadzanych kontroli drogowych przez inspektorów realizowane jest zgodnie z zasadami określonymi w art. 74 utd.”;
- 4) rozdział 7 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 7

Kontrola nacisków osi, masy całkowitej oraz wymiarów pojazdu

§ 29. 1. Kontrolę nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym przeprowadza się z użyciem wag stacjonarnych lub wag przenośnych, posiadających wymagane świadectwo zgodności lub ważne świadectwo legalizacji lub cechę potwierdzającą aktualną prawną kontrolę metrologiczną oraz zgodnie z zakresem zastosowania

danego typu wagi wynikającym z decyzji zatwierdzenia typu, dowodu legalizacji lub świadectwa zgodności oraz instrukcji producenta.

2. Kontrolę nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu przeprowadza się metodą statyczną lub metodą dynamiczną, zgodną odpowiednio z decyzją zatwierdzenia typu, dowodem legalizacji lub świadectwem zgodności oraz instrukcją producenta.

§ 29a. 1. Pomiar rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z użyciem pomostowej wagi stacjonarnej do pomiarów statycznych przeprowadza się w stałym miejscu jej zainstalowania, zgodnie z instrukcją producenta wagi oraz gdy jednocześnie wszystkie koła pojazdu opierają się na pomoście wagi.

2. Pomiar nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu wagami przenośnymi do pomiarów statycznych przeprowadza się w miejscach spełniających wymagania określone w instrukcji obsługi producenta wag oraz z użyciem wag tego samego producenta, typu i modelu.

3. Nachylenie podłużne drogi względem poziomu w miejscu kontroli (w kierunku ruchu pojazdów) oraz nachylenie poprzeczne w tym miejscu (w kierunku prostopadłym do kierunku ruchu pojazdów) nie powinny przekraczać wartości określonych w instrukcji obsługi producenta wagi, a jeżeli wartości te nie zostały określone, nachylenia nie powinny przekraczać: 1 % w kierunku ruchu pojazdów oraz 2 % w kierunku prostopadłym do kierunku ruchu pojazdów.

4. Nachylenie drogi względem poziomu w miejscu kontroli weryfikowane jest przez inspektora za pomocą poziomicy lub niwelatora, posiadających ważne świadectwo wzorcowania. Weryfikacji nachylenia drogi w miejscu kontroli nie dokonuje się, jeżeli miejsce to zostało sprawdzone przez uprawnionego geodetę lub zarządcę drogi i legitymuje się dokumentem potwierdzającym takie sprawdzenie.

5. Pomiar nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z użyciem wag przenośnych do pomiarów statycznych przeprowadza się w miejscach wyposażonych w zagłębienie umożliwiające umieszczenie w nim wag w taki sposób, aby powierzchnie płyt ważących znajdowały się w tej samej płaszczyźnie co nawierzchnia drogi, z uwzględnieniem dopuszczalnej tolerancji w tym zakresie określonej przez producenta wag. W pozostałych przypadkach pomiary przeprowadza się z wykorzystaniem zespołów najazdowych (mat wyrównujących lub podkładek wyrównujących), zapewniających pozostawanie w tej samej płaszczyźnie kół osi ważonej oraz pozostałych osi, przy czym minimalna długość mat wyrównujących lub minimalna ilość podkładek wyrównujących przed i za wagami, jak również dopuszczalne odchylenie od tej płaszczyzny, powinny być zgodne z wymaganiami w tym zakresie określonymi w instrukcji obsługi producenta wag.

§ 29b. 1. Wagi przenośne do pomiarów statycznych umieszcza się w taki sposób, aby w trakcie pomiarów znajdowały się one jednocześnie pod lewym i prawym kołem (lub kołami bliźniaczymi) ważonej osi oraz były połączone ze sobą w taki sposób, że tworzą pomost wagowy, zgodnie z instrukcją obsługi producenta wag oraz legalizacją. Dopuszcza się zastosowanie dwóch i więcej pomostów wagowych do zważenia wszystkich kół na tej samej osi – chyba, że instrukcja obsługi producenta wag i legalizacja nie przewidują lub nie dopuszczają takiego połączenia.

2. Nacisk osi wyznacza się poprzez sumowanie wskazań wag przenośnych do pomiarów statycznych podczas postoju pojazdu wszystkimi kołami ważonej osi. Jeżeli wagi są ze sobą połączone w sposób przewodowy lub bezprzewodowy i tworzą tzw. pomost wagowy, nacisk osi stanowi wskazanie pomostu wagowego, będące sumą obciążeń wywieranych przez wszystkie koła tej samej osi na wagi wchodzące w skład tego pomostu.

3. Pomiar, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza się przy zachowaniu warunków dotyczących postoju pojazdu na wagach określonych w instrukcji obsługi producenta wag, a w przypadku gdy warunki te nie zostały określone, pomiar przeprowadza się przy wyłączonym silniku, zwolnionych hamulcach i włączonym biegu drogowym (aby zapobiec samoczynnemu toczeniu się pojazdu), z zastrzeżeniem ust. 4 i ust. 5.

4. W odniesieniu do pojazdu, którego silnika nie można wyłączyć przy włączonym biegu drogowym, w szczególności jeżeli jest on wyposażony w automatyczną lub półautomatyczną skrzynię biegów, wówczas pomiar, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza się przy wyłączonym silniku, zwolnionych hamulcach i wyłączonym biegu drogowym oraz po zablokowaniu co najmniej jednego koła osi innej niż ważona za pomocą klinów zapobiegających samoczynnemu toczeniu się pojazdu.

5. W odniesieniu do pojazdu, którego silnika nie można wyłączyć, w szczególności z uwagi na usterkę techniczną (np. awarię rozrusznika) lub zapewnienie ciągłości pracy specjalistycznego wyposażenia tego pojazdu (np. betonomieszarki), wówczas pomiar, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza się przy włączonym silniku, zwolnionych hamulcach i wyłączonym biegu drogowym oraz po zablokowaniu co najmniej jednego koła osi innej niż ważona za pomocą klinów zapobiegających samoczynnemu toczeniu się pojazdu.

6. W odniesieniu do pojazdu przewożącego ładunek płynny w cysternie, z uwagi na przemieszczanie się środka ciężkości ładunku pomiędzy osiami podczas wjazdu na pomostową wagę stacjonarną do pomiarów statycznych lub wagi przenośne do pomiarów statycznych, odczyt wskazań, odpowiednio masy całkowitej i nacisków poszczególnych osi,

powinien zostać poprzedzony oczekiwaniem na ustabilizowanie się przewożonego ładunku w stopniu powodującym ustabilizowanie się wskazań wagi (wag).

7. Rzeczywistą masę całkowitą pojazdu z użyciem pomostowej wagi stacjonarnej do pomiarów statycznych wyznacza się poprzez najechanie i postój jednocześnie wszystkimi kołami na pomoście wagi.

8. Rzeczywistą masę całkowitą pojazdu z użyciem wag przenośnych do pomiarów statycznych wyznacza się jako sumę nacisków wszystkich osi przenoszących obciążenie pojazdu na drogę, otrzymaną poprzez ważenie pojazdu przez najezdzenie i postój kolejnymi osiami na tych samych wagach. Rzeczywistą masę całkowitą pojazdu z użyciem wag przenośnych do pomiarów statycznych można wyznaczyć także w jednej procedurze pomiaru, tj. jako sumę nacisków wszystkich kół przenoszących obciążenie pojazdu na drogę, otrzymaną poprzez ważenie pojazdu przez najechanie i postój jednocześnie wszystkimi kołami na wagach. W takim przypadku liczba użytych wag przenośnych do pomiarów statycznych musi być równa liczbie kół ważonego pojazdu.

9. W przypadku pomiaru rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z użyciem pomostowej wagi stacjonarnej do pomiarów statycznych wynik wskaźnika wagi pomniejsza się o 2% zaokrąglone w górę do pełnych 100 kg wartości tej korekty.

10. W przypadku pomiarów nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu dokonywanych z użyciem wag przenośnych do pomiarów statycznych, od sumy wskazań wag dla każdej osi odejmuje się 2% zaokrąglone w górę do każdych pełnych 100 kg wartości tej korekty.

§ 29c. 1. Pomiary nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z użyciem wagi stacjonarnej do pomiarów dynamicznych lub wag przenośnych do pomiarów dynamicznych przeprowadza się w miejscach spełniających wymagania określone w § 7-9 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1345), jak również sprawdzonych i udokumentowanych przez uprawnionego geodetę lub zarządcę drogi w sposób, o którym mowa w § 27 ust. 2 tego rozporządzenia.

2. Pomiary nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu wagami przenośnymi do pomiarów dynamicznych przeprowadza się z użyciem wag tego samego producenta, typu i modelu.

3. Pomiary nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z użyciem wag przenośnych do pomiarów dynamicznych przeprowadza się w miejscach wyposażonych w zagłębienie umożliwiające umieszczenie w nim wag w taki sposób, aby powierzchnie płyt ważących znajdowały się w tej samej płaszczyźnie co nawierzchnia drogi w strefie ważenia oraz poza nią, na długości równej skrajnemu rozstawowi osi ważonego pojazdu, z uwzględnieniem dopuszczalnej tolerancji w tym zakresie określonej przez producenta wag. W pozostałych przypadkach pomiary przeprowadza się z wykorzystaniem zespołów najazdowych (mat wyrównujących) o długości zapewniającej pozostawanie w tej samej płaszczyźnie wszystkich kół pojazdu podczas jego ważenia, z dopuszczalnymi miejscowymi odchyleniami od tej płaszczyzny nieprzekraczającymi w strefie ważenia ± 9 mm.

§29d. 1. Przed rozpoczęciem pomiarów nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu z użyciem wagi stacjonarnej do pomiarów dynamicznych lub wag przenośnych do pomiarów dynamicznych kierowca ważonego pojazdu powinien zostać poinformowany o wymaganiach dotyczących przejazdu przez pomost wagi ze wskazaną prędkością mieszczącą się w dopuszczalnym dla danej wagi zakresie, bez nagłych przyspieszeń i hamowań. Dodatkowo, w przypadku wagi stacjonarnej do pomiarów dynamicznych, informacje te powinny znajdować się na ustawionej przed wagą tablicy informacyjnej.

2. Wagi przenośne do pomiarów dynamicznych umieszcza się w taki sposób, aby w trakcie pomiarów znajdowały się jednocześnie pod lewym i prawym kołem (lub kołami bliźniaczymi) ważonej osi oraz były połączone ze sobą w taki sposób, że tworzą pomost wagowy.

3. Nacisk osi wyznacza się poprzez wskazanie pomostu wagi stacjonarnej do pomiarów dynamicznych. W przypadku pomiarów dokonywanych z użyciem wag przenośnych do pomiarów dynamicznych połączonych w tzw. pomost wagowy, nacisk osi stanowi wskazanie pomostu wagowego, będące sumą obciążeń wywieranych przez wszystkie koła tej samej osi na wagi wchodzące w skład tego pomostu.

4. Rzeczywistą masę całkowitą pojazdu wyznacza się jako sumę nacisków wszystkich osi pojazdu otrzymaną poprzez ważenie pojazdu przez przejeżdżanie kolejnymi osiami na ten sam pomost wagi stacjonarnej lub na te same wagi przenośne do pomiarów dynamicznych.

5. W przypadku pomiarów nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu dokonywanych z użyciem wagi stacjonarnej do pomiarów dynamicznych lub wag przenośnych do pomiarów dynamicznych, od wskazania wagi stacjonarnej lub sumy wskazań wag przenośnych, dla każdej osi, odejmuje się 2% zaokrąglone w górę do każdych pełnych 100 kg wartości tej korekty.

§ 30. 1. Kontrolę wymiarów zewnętrznych pojazdu, a w przypadku pojazdu przewożącego ładunek wystający poza obrys tego pojazdu, wymiarów zewnętrznych pojazdu z ładunkiem, przeprowadza się z użyciem przymiaru wstęgowego oraz wysokościomierza, posiadających ważne świadectwo prawnej kontroli metrologicznej lub świadectwo wzorcowania.

2. Do wymiarów zewnętrznych pojazdu nie wlicza się urządzeń i wyposażenia, o których mowa w § 2 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338, z 2018 r. poz. 855 oraz z 2019 r. poz. 2560).

3. Wyniki pomiarów wymiarów zewnętrznych pojazdu dokonanych przyrządami, o których mowa w ust. 1, pomniejsza się o 1%, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Jeżeli długość pojazdu lub długość pojazdu z przewożonym nim ładunkiem wystającym poza jego przedni lub tylny obrys, przekracza maksymalny zakres pomiarowy przymiaru wstęgowego, o którym mowa w ust. 1, wynik pomiaru tego parametru stanowi sumę pomiarów częściowych: pierwszego, od punktu wskazanego przez początek pojazdu (lub odpowiednio przez początek wystającego z przodu ładunku) do zmierzonego punktu odpowiadającego maksymalnemu zakresowi pomiarowemu przymiaru wstęgowego oraz drugiego, od tego zmierzonego punktu do punktu wskazanego przez koniec pojazdu (lub odpowiednio przez koniec wystającego z tyłu ładunku). W takim przypadku sumaryczny wynik obydwu pomiarów częściowych pomniejsza się o 2 %.

§ 30a. 1. W toku kontroli pojazdu przewożącego ładunek zakwalifikowany jako surowiec drzewny, rzeczywistą masę drewna inspektor ustala jako iloczyn objętości ładunku w [m³] i normatywnej gęstości ustalonej dla danego gatunku drewna w [kg/m³] – chyba, że sposób przewozu drewna uniemożliwia dokonanie pomiaru jego objętości. Przepisy art. 61 ust. 15 i ust. 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568 i 695 i 1087) stosuje się odpowiednio. Przy pomiarze objętości ładunku nie stosuje się korekty, o której mowa w § 30 ust. 3. Obliczoną w sposób wskazany powyżej rzeczywistą masę drewna przewożonego kontrolowanym pojazdem w [kg] inspektor umieszcza w protokole kontroli, w przypadku jego sporządzenia, wskazując ją jako masę ładunku.

2. Jeżeli rzeczywista masa drewna, obliczona w sposób, o którym mowa w ust. 1, nie przekracza dopuszczalnej ładowności pojazdu, przepisy art. 140aa ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym stosuje się odpowiednio.

§ 30b. 1. W przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnej wartości któregokolwiek z wymiarów zewnętrznych pojazdu, nacisków osi lub rzeczywistej masy całkowitej, dopuszcza się wykonanie powtórnego pomiaru tego parametru, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wartości nacisku osi, powtórny pomiar obejmuje naciski wszystkich osi kontrolowanego pojazdu. Jeżeli wyniki pomiarów nacisków osi stanowią podstawę ustalenia wartości rzeczywistej masy całkowitej, powtórny pomiar obejmuje także ten parametr.

3. Powtórny pomiar parametrów pojazdu przeprowadza się na pisemny wniosek kierującego kontrolowanym pojazdem, którego wzór stanowi załącznik nr 9 do zarządzenia.

4. Powtórny pomiar parametrów pojazdu odbywa się niezwłocznie po zakończeniu pierwszego pomiaru, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Od przeprowadzenia powtórnego pomiaru inspektor odstępuje, jeżeli pomiędzy zakończeniem pierwszego pomiaru, a rozpoczęciem powtórnego pomiaru lub w jego trakcie, doszło do samowolnej zmiany wartości parametrów pojazdu, w szczególności w wyniku przemieszczenia przewożonego ładunku, jego częściowego lub całkowitego rozładowania, bądź zmiany charakterystyki układu jezdnego lub zawieszenia, mogących wpłynąć na położenie środka ciężkości pojazdu lub ładunku, a tym samym na zmianę nacisków poszczególnych osi lub masy całkowitej kontrolowanego pojazdu. Przyczynę odstąpienia od przeprowadzenia powtórnego pomiaru inspektor wskazuje w protokole z przeprowadzonej kontroli.

6. W przypadku wykonania powtórnego pomiaru parametrów pojazdu, po stwierdzeniu naruszeń, wyniki obydwu pomiarów umieszcza się w protokole z przeprowadzonej kontroli.

7. Po wykonaniu powtórnego pomiaru do dalszego postępowania przyjmowany jest wynik korzystniejszy dla kontrolowanego podmiotu.

§ 30c. 1. Inspektor okazuje kierującemu kontrolowanym pojazdem dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań użytych przyrządów pomiarowych (dowód legalizacji lub świadectwo wzorcowania lub świadectwo zgodności). Inspektor okazuje również dokumenty potwierdzające spełnienie przez miejsce ważenia odpowiednich wymagań, w tym zakresie – chyba, że nachylenie drogi względem poziomu w miejscu kontroli weryfikował wcześniej za pomocą poziomicy lub niwelatora, posiadających ważne świadectwo wzorcowania. Na życzenie kierującego kontrolowanym pojazdem inspektor okazuje także instrukcję obsługi wagi użytej w trakcie kontroli.

2. Z przeprowadzonej kontroli parametrów pojazdu, w przypadku stwierdzenia naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub stwierdzenia wykroczeń uzasadniających nałożenie grzywny, inspektor sporządza protokół kontroli, którego wzór stanowi załącznik nr 10 do zarządzenia, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Z przeprowadzonej kontroli parametrów pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunków, którego dmc nie przekracza 3,5 t lub przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu

nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, zamiast protokołu kontroli, o którym mowa w ust. 2, inspektor sporządza formularz kontroli kierowcy, którego wzór stanowi załącznik nr 5 do zarządzenia.

4. Protokół kontroli lub odpowiednio formularz kontroli kierowcy, sporządza się w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz otrzymuje kierujący kontrolowanym pojazdem, a drugi egzemplarz jest przeznaczony dla organu Inspekcji, w imieniu którego przeprowadzana jest kontrola.

§ 31. 1. Jeżeli wynik pomiaru odczytany wprost odpowiednio z wagi (wag), wysokościomierza lub przymiaru wstęgowego wskazuje przekroczenie wartości dopuszczalnej odpowiednio nacisków osi lub masy całkowitej albo wysokości, długości lub szerokości, jednakże po zastosowaniu korekty, o której mowa w § 29b ust. 9 lub 10, § 29d ust. 5 albo § 30 ust. 3 lub 4, otrzymana w ten sposób wartość mieści się w wielkości dopuszczalnej, nie wszczyna się postępowania administracyjnego o nałożenie kary pieniężnej.

2. Jeżeli wynik pomiaru odczytany wprost odpowiednio z wagi (wag), wysokościomierza lub przymiaru wstęgowego wskazuje przekroczenie wartości dopuszczalnej odpowiednio nacisków osi lub masy całkowitej albo wysokości, długości lub szerokości, a po zastosowaniu korekty, o której mowa w § 29b ust. 9 lub 10, § 29d ust. 5 albo § 30 ust. 3 lub 4, otrzymana w ten sposób wartość nadal przekracza wielkość dopuszczalną, w protokole kontroli jako przekroczenie dopuszczalnej wartości tego parametru podaje się wartość odczytaną wprost odpowiednio ze wskaźnika wagi (wag), wysokościomierza lub przymiaru wstęgowego.

3. Wyniki pomiarów wymiarów zewnętrznych, nacisków osi i rzeczywistej masy całkowitej pojazdu, ustalone w sposób, o którym mowa w niniejszym rozdziale, w przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych wartości tych parametrów stanowią podstawę do wszczęcia postępowania w tej sprawie oraz wydania decyzji administracyjnej, której wzór stanowi załącznik nr 8 do zarządzenia bądź wszczęcia postępowania w sprawach o wykroczenia. Stanowią one także podstawę do uniemożliwienia kontynuowania przejazdu pojazdem nienormatywnym. W takim przypadku zastosowanie znajdują przepisy art. 130a ust. 1 pkt 3, ust. 2 pkt 2 oraz ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”;

- 5) w § 60 określenie „BIŁ” zastępuje się określeniem „BT”;
- 6) uchyla się załącznik nr 2;
- 7) załącznik nr 10 otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Główny Inspektor Transportu Drogowego: *z up. Ł. Bryła*

Załącznik do zarządzenia nr 32/2020
Głównego Inspektora Transportu Drogowego
z dnia 17 lipca 2020 r. (poz. 32)

„Załącznik nr 10

WZÓR PROTOKOŁU KONTROLI

| PROTOKÓŁ KONTROLI | | | |
|---|------------------|--|-----------------------|
| Na podstawie art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), § 18 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141, z późn. zm.), przepisów Działu II rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) oraz art. 74 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.) | | | |
| Numer protokołu: WITD.DI.P.W... | | Data i godzina rozpoczęcia kontroli: | |
| Miejsce zatrzymania: | | Miejsce przeprowadzenia kontroli: | |
| Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej na drodze, na której doszło do zatrzymania: <input type="checkbox"/> 8,0 t; <input type="checkbox"/> 10,0 t; <input type="checkbox"/> 11,5 t | | | |
| Droga lub fragment drogi dwujezdniowej klasy A, S lub GP ¹ : | | | |
| PRZEDSIĘBIORSTWO | | | |
| Firma przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwa podmiotu wykonującego przewóz drogowy: | | Adres przedsiębiorcy/podmiotu wykonującego przewóz drogowy: | |
| NIP: | | Kraj: | |
| nr zezwolenia: | | Nr licencji/zaświadczenia*: | |
| KIEROWCA | | | |
| Imię i nazwisko kierowcy: | | Adres: | |
| PESEL ² : | | Obywatelstwo: | |
| Nazwa dokumentu tożsamości: | | Mandat karny: <input type="checkbox"/> kredytowany; <input type="checkbox"/> gotówkowy; <input type="checkbox"/> zaoczny | |
| Seria i numer: | | Seria i numer mandatu karnego: | |
| POJAZD / POJAZDY | | | |
| | POJAZD SILNIKOWY | PRZYCZEPA (NACZEPA) 1 | PRZYCZEPA (NACZEPA) 2 |
| Nr rejestracyjny: | | | |
| Marka: | | | |
| Kategoria: | | | |
| Dopuszczalna masa całkowita [kg]: | | | |
| Dopuszczalna ładowność [kg]: | | | |
| Masa własna [kg]: | | | |
| Liczba miejsc: | | | |
| Liczba osi: | | | |
| Data pierwszej rejestracji: | | | |
| Zespół pojazdów o skrętnych osiach: <input type="checkbox"/> | | | |
| Imię i nazwisko (nazwa) właściciela pojazdu silnikowego: | | Adres właściciela pojazdu silnikowego: | |
| ŁADUNEK | | | |
| Miejsce pochodzenia ładunku: | | Miejsce przeznaczenia ładunku: | |
| Przewożony ładunek: | | Masa ładunku/Liczba osób: | |
| Rodzaj przewożonego ładunku: <input type="checkbox"/> przewóz osób; <input type="checkbox"/> podzielny; <input type="checkbox"/> niepodzielny; <input type="checkbox"/> sypki; <input type="checkbox"/> drewno; <input type="checkbox"/> inny; <input type="checkbox"/> pojazd bez ładunku | | | |
| Imię i nazwisko (nazwa) załadowcy: | | Adres załadowcy: | |
| WYNIKI PRZEPROWADZONEJ KONTROLI POJAZDU LUB ZESPOŁU POJAZDÓW WRAZ Z ŁADUNKIEM ^{3,9} | | | |
| Temperatura otoczenia w miejscu ważenia ¹⁰ [°C]: | | | |
| Przyrząd do pomiaru temperatury otoczenia w miejscu ważenia ¹⁰ : | | | |
| Poziomica / niwelator, przy pomocy której dokonano sprawdzenia równości terenu ¹³ : | | | |

| Przyrządy użyte do pomiarów parametrów pojazdu | | Rodzaj przyrządu | | | | Numer fabryczny | |
|---|---|--|--------------------|--------------------------|-----------------------------|--|----------------------------|
| Przyrząd(y) do pomiaru nacisków osi i masy całkowitej pojazdu posiadający(e) ważne świadectwo zgodności lub dowód legalizacji | | <input type="checkbox"/> przenośne wagi do pomiarów statycznych <input type="checkbox"/> przenośne wagi do pomiarów dynamicznych <input type="checkbox"/> stacjonarna waga do pomiarów statycznych <input type="checkbox"/> stacjonarna waga do pomiarów dynamicznych | | | | | |
| Przyrząd do pomiaru odległości osi/długości/szerokości pojazdu: | | | | | | | |
| Przyrząd do pomiaru wysokości pojazdu ¹¹ : | | | | | | | |
| NR KOLEJNY OSI | ODLEGŁOŚĆ MIĘDZY OSIAMI ⁴ | RODZAJ OSI ⁵ | RODZAJ ZAWIESZENIA | WAŻENIE I ^{6,7} | WAŻENIE II ^{6,7} | Po odjęciu 2 % zaokrąglonych do 0,1 t w górę | PRZEKROCZENIA ⁸ |
| | | | | [t] | [t] | [t] | [t] |
| 1 | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | |
| Pomierzona rzeczywista masa całkowita pojazdu (zespołu) po odjęciu błędów ważenia [t]: ⁸ | | | | | | | |
| Przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (zespołu) [t]: ⁸ | | | | | | | |
| PARAMETR | POMIAR | POMIAR PO ODJĘCIU BŁĘDU ¹⁴ | | WG NORMY | PRZEKROCZENIE ¹⁴ | | |
| | [m] | [m] | | [m] | [m] | | |
| WYSOKOŚĆ | | | | | | | |
| DŁUGOŚĆ | | | | | | | |
| SZEROKOŚĆ | | | | | | | |
| Kontrolowany pojazd (zespół) jest: | <input type="checkbox"/> normatywny; <input type="checkbox"/> nienormatywny; <input type="checkbox"/> złożony z większej niż dopuszczalna liczby pojazdów | | | | | | |
| Wymagane zezwolenie kategorii: | <input type="checkbox"/> I; <input type="checkbox"/> II; <input type="checkbox"/> III; <input type="checkbox"/> IV; <input type="checkbox"/> V; <input type="checkbox"/> VI; <input type="checkbox"/> VII; <input type="checkbox"/> zezwolenie nie wymagane | | | | | | |
| Podmiot posiada zezwolenie kategorii: | <input type="checkbox"/> I; <input type="checkbox"/> II; <input type="checkbox"/> III; <input type="checkbox"/> IV; <input type="checkbox"/> V; <input type="checkbox"/> VI; <input type="checkbox"/> VII; <input type="checkbox"/> nie posiada żadnego zezwolenia | | | | | | |
| Podmiot wykonujący przejazd: | <input type="checkbox"/> posiada wymagane zezwolenie; <input type="checkbox"/> nie posiada wymaganego zezwolenia | | | | | | |
| Pilotowanie pojazdu nienormatywnego: | nie wymagane <input type="checkbox"/> wymagane przez: <input type="checkbox"/> jeden / <input type="checkbox"/> dwa pojazdy wykonujące pilotowanie wymagane przez dwa pojazdy wykonujące pilotowanie z uwagi na przejazd w kolumnie <input type="checkbox"/> realizowane przez: <input type="checkbox"/> jeden / <input type="checkbox"/> dwa / <input type="checkbox"/> więcej niż dwa pojazdy wykonujące pilotowanie | | | | | | |

| | | |
|---|--|---------------------------------------|
| Przejazd odbywa się: | <input type="checkbox"/> bez wymaganego zezwolenia; <input type="checkbox"/> z naruszeniem zakazu przewozu ładunku innego niż niepodzielny dla zezwoleń kat. III-VII; <input type="checkbox"/> niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu kat. VII; <input type="checkbox"/> z przekroczeniem wyłącznie dop. nacisków osi przy przewozie drewna lub ładunku sypkiego z naruszeniem przepisów o pilotowaniu w zakresie: <input type="checkbox"/> wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie <input type="checkbox"/> wymaganego oznakowania lub wyposażenia dla pojazdów wykonujących pilotowanie <input type="checkbox"/> wymaganych uprawnień do kierowania ruchem drogowym przez osoby wykonujące pilotowanie | |
| Przejazd przez most/wiadukt położony na drodze innej niż krajowa ¹² : | <input type="checkbox"/> bez potwierdzonego zawiadomienia zarządcy drogi <input type="checkbox"/> niezgodnie z określonymi przez zarządcę drogi warunkami przejazdu <input type="checkbox"/> przy zgłoszonym przez zarządcę drogi sprzeciwie | |
| Liczba stwierdzonych naruszeń: | <input type="checkbox"/> Naruszenia w załączniku | <input type="checkbox"/> Ruch drogowy |
| Uwagi osoby kontrolowanej: | | |
| Uwagi kontrolującego: | | |
| OŚWIADCZENIE KIERUJĄCEGO POJAZDEM | | |
| <p>Oświadczam, że:</p> <p>1) przed rozpoczęciem ważenia zostałem:</p> <p>a) zapoznany z zasadami kontroli nacisków osi i masy pojazdu przy użyciu wagi (wag) danego typu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - że na wagi do pomiarów statycznych, podkładane pod koła pojazdu albo umieszczane w zagłębieniach dostosowanych do wysokości wag prostopadle do aktywnej powierzchni pomiaru wagi (centralnie), najeżdża się jednocześnie, bez gwałtownych przyspieszeń, - że pomiary przy użyciu wag do pomiarów statycznych przeprowadza się na biegu jałowym i ze zwolnionymi hamulcami, chyba że z instrukcji użytkownika wagi (wag) wynikają inne warunki przeprowadzania pomiarów, - że w przypadku pojazdów wyposażonych w automatyczną skrzynię biegów, jeżeli nie można pozostawić włączonego biegu drogowego przy wyłączonym silniku lub w miejscach o nachyleniach powodujących samoczynne przemieszczanie się pojazdu, ważenie przy użyciu wag do pomiarów statycznych przeprowadza się po zablokowaniu co najmniej jednego koła osi innej niż ważona przy użyciu klina lub klinów zabezpieczających – chyba, że instrukcja użytkownika wagi (wag) wskazuje inaczej lub w trakcie ważenia pojazd samoczynnie nie przemieszcza się, - że w czasie pomiarów nacisków osi składowych wchodzących w skład grup osi przy użyciu wag przenośnych do pomiarów statycznych – jeżeli wagi nie są umieszczone w zagłębieniach – pod wszystkimi kołami ważonego pojazdu lub zespołu pojazdów muszą znajdować się odpowiednie podkładki wyrównujące, chyba, że producent wag przewidział inne wymagania w tym zakresie, - że przez pomost wagi stacjonarnej do pomiarów dynamicznych lub wagi przenośne do pomiarów dynamicznych należy przejeżdżać centrycznie i ze stałą prędkością mieszczącą się w zakresie „od-do” dla danego typu wagi, bez nagłych przyspieszeń i hamowań, - że temperatura otoczenia w czasie ważenia nie wykraczała poza zakres pracy wagi (wag) określony w jej instrukcji użytkownika; <p>b) poinformowany o przysługujących mi prawach w czasie dokonywania kontroli, dotyczących uprawnień, o których mowa w pkt 2-8 niniejszego oświadczenia, oraz zostałem poinformowany o prawie złożenia wniosku o powtórne ważenie i/lub pomiary wymiarów zewnętrznych. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wartości nacisku osi, powtórny pomiar obejmuje naciski wszystkich osi kontrolowanego pojazdu. Jeżeli wyniki pomiarów nacisków osi stanowią podstawę ustalenia wartości rzeczywistej masy całkowitej, powtórny pomiar obejmuje także ten parametr. Powtórny pomiar parametrów pojazdu przeprowadza się na pisemny wniosek kierującego kontrolowanym pojazdem i odbywa się niezwłocznie po zakończeniu pierwszego pomiaru. Od przeprowadzenia powtórnego pomiaru inspektor odstępuje, jeżeli pomiędzy zakończeniem pierwszego pomiaru, a rozpoczęciem powtórnego pomiaru lub w jego trakcie, doszło do samowolnej zmiany wartości parametrów pojazdu, w szczególności w wyniku przemieszczenia przewożonego ładunku, jego częściowego lub całkowitego rozładowania, bądź zmiany charakterystyki układu jezdnego lub zawieszenia, mogących wpłynąć na położenie środka ciężkości pojazdu lub ładunku, a tym samym na zmianę nacisków poszczególnych osi lub masy całkowitej kontrolowanego pojazdu;</p> <p>2) odczytu wskazań urządzeń pomiarowych dokonywałem osobiście lub okazano mi wyniki wskazań wagi (wag) i urządzeń pomiarowych;</p> <p>3) okazano mi dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań przyrządów pomiarowych (dowód legalizacji lub świadectwo wzorcowania lub świadectwo zgodności) użytych do pomiarów wymiarów zewnętrznych, nacisków osi i/lub rzeczywistej masy całkowitej;</p> <p>4) okazano mi dokument potwierdzający geometrię miejsca ważenia, w szczególności spadki zweryfikowane przez uprawnionego</p> | | |

| | |
|---|---|
| <p>geodetę lub zarządcę drogi albo ważenia dokonano w miejscu o utwardzonej i równej (płaskiej) nawierzchni zweryfikowanej za pomocą poziomiczy teleskopowej posiadającej co najmniej świadectwo wzorcowania;</p> <p>5) miałem możliwość sprawdzenia zgodności numerów fabrycznych wagi (wag), przymiaru i wysokościomierza z dokumentami potwierdzającymi ich prawną kontrolę metrologiczną lub wzorcowanie oraz zapoznania się z instrukcją użytkownika wagi (wag);</p> <p>6) wagi przenośne tworzyły pomost wagowy, a w trakcie wykonywania pomiarów strefa ważenia, w tym wnęka pomiarowa, nie zawierała zanieczyszczeń;</p> <p>7) zapoznałem się z treścią protokołu kontroli i otrzymałem jego kopię;</p> <p>8) miałem prawo złożyć wniosek o powtórne ważenie i/lub powtórne pomiary wymiarów zewnętrznych pojazdu/zespołu pojazdów.</p> | |
| podpis osoby kontrolowanej | Podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby kontrolującej |

OBJAŚNIENIA

¹ Dotyczy jedynie kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów o szerokości bez ładunku lub z ładunkiem przekraczającej 3,40 m.

² Jeśli został nadany.

³ Dotyczy także pojazdów lub zespołów pojazdów nieprzewożących ładunków.

⁴ Należy wskazać wynik pomiaru lub wybrać jeden z zakresów odległości (d) między osiami: I-poniżej 1,00 m ($d < 1,00$ m); II-od 1,00 m do mniej niż 1,30 m ($1,00 \text{ m} \leq d < 1,30$ m); III-do 1,30 m ($d \leq 1,30$ m); IV-od 1,30 m do 1,40 m ($1,3 \text{ m} \leq d \leq 1,40$ m); V-powyżej 1,40 m do 1,80 m ($1,40 \text{ m} < d \leq 1,80$ m); VI-powyżej 1,80 m do 2,00 m ($1,80 \text{ m} < d \leq 2,00$ m); VII-powyżej 2,00 m ($2,00 \text{ m} < d$).

⁵ Należy wpisać jeden z możliwych rodzajów osi: pojedyncza oś nienapędowa, grupa dwóch osi nie napędowych, grupa trzech osi nie napędowych, grupa więcej niż trzech osi nie napędowych, pojedyncza oś napędowa, grupa dwóch osi napędowych, grupa dwóch osi, w której jedna oś składowa jest osią napędową, grupa trzech osi, w której jedna oś składowa jest osią napędową, grupa trzech osi, w której co najmniej dwie osie składowe są osiami napędowymi, grupa więcej niż trzech osi, w której co najmniej jedna oś składowa jest osią napędową.

⁶ W przypadku powtórnego ważenia wiążący jest wynik korzystniejszy dla podmiotu wykonującego przejazd.

⁷ W przypadku grupy składającej się z dwóch lub trzech osi składowych wpisuje się w polu przeznaczonym do dokonywania zapisów dla ostatniej osi składowej wynik łączny ważenia dla całej grupy osi.

⁸ Jeżeli instrukcja producenta wagi lub dowodu legalizacji przewidują wartości, które należy odjąć od ustaleń miernika wagi wyższe niż 2% lub ich zaokrąglenie do wartości wyższych niż 0,1 t, jako przekroczenie podaje się wartości uwzględniające zasady korekcji wyniku pomiaru wynikające z instrukcji producenta wagi lub dowodu legalizacji. Jeżeli wynik pomiaru odczytany wprost z wagi (wag), wskazuje przekroczenie wartości dopuszczalnej wartości odpowiednio nacisków osi lub masy całkowitej, a po zastosowaniu korekty, o której mowa w § 29b ust. 9 lub 10 albo § 29d ust. 5 zarządzenia nr 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. Urz. GITD poz. 14, z późn. zm.), otrzymana w ten sposób wartość nadal przekracza wielkość dopuszczalną, w protokole kontroli jako przekroczenie dopuszczalnej wartości tego parametru podaje się wartość odczytaną wprost ze wskaźnika wagi (wag).

⁹ Wyniki pomiaru wszystkich parametrów pojazdu i odległości między osiami podaje się z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

¹⁰ Dotyczy jedynie przypadków, gdy dokonuje się pomiarów masy i nacisków osi pojazdu lub zespołu pojazdów.

¹¹ Dotyczy jedynie przypadków, gdy dokonuje się pomiarów wysokości pojazdu lub zespołu pojazdów bez ładunku lub z ładunkiem.

¹² Dotyczy jedynie przypadków, gdy na przejazd pojazdu wymagane jest zezwolenie kategorii V lub VI.

¹³ Dotyczy sytuacji, kiedy pojazd jest ważony poza stanowiskiem zweryfikowanym i udokumentowanym przez uprawnionego geodetę lub zarządcę drogi.

¹⁴ Należy odjąć 1% ze wskazania przyrządu pomiarowego. W przypadku gdy długość pojazdu jest większa niż maksymalny zakres pomiarowy przymiaru wstęgowego należy odjąć 2% łącznego (zsumowanego) wyniku dokonanego pomiaru długości pojazdu. Jeżeli wynik pomiaru odczytany wprost odpowiednio z wysokościomierza lub przymiaru wstęgowego wskazuje przekroczenie wartości dopuszczalnej odpowiednio wysokości, długości lub szerokości, a po zastosowaniu korekty, o której mowa w § 30 ust. 3 lub 4 zarządzenia 28/2014 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 17 września 2014 r. w sprawie zasad planowania, prowadzenia oraz dokumentowania kontroli przewozów drogowych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, otrzymana w ten sposób wartość nadal przekracza wielkość dopuszczalną, w protokole kontroli jako przekroczenie dopuszczalnej wartości tego parametru podaje się wartość odczytaną wprost odpowiednio wprost ze wskaźnika wysokościomierza lub przymiaru wstęgowego.

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

Załącznik do protokołu kontroli nr WITD.DI.P.W... z dnia.....

Opis stwierdzonych naruszeń

| STWIERDZONO | | |
|--|--------------------------|--------------------------------------|
| Opis stanu faktycznego: | | |
| Lp. | Naruszony przepis | OPIS STWIERDZONEGO NARUSZENIA |
| | | |
| <p>..... Podpis osoby kontrolowanej</p> <p>..... Podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby kontrolującej</p> | | |