

PISKP/SM/02/11/2011

Warszawa, dnia 30 listopada 2011 roku



Pan Dyrektor
Jan Urbanowicz
Transportowy Dozór Techniczny
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

dot. nawierzchni łąw pomiarowych (poziomowość)

Szanowny Panie Dyrektorze,
w ostatnim czasie dochodzą do nas sygnały od przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, dotyczące nowego sposobu mierzenia nawierzchni łąw pomiarowych, w zakresie ich poziomowości.

Zgodnie z § 12 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 roku w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. z 2006 r., nr 40, poz. 275) „Nawierzchnia łąw pomiarowych:

- 1) powinna być pozioma, przy czym dopuszczalne odchylenie od poziomu nie powinno przekraczać:
 - a) 3 mm/m - w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,
 - b) 4 mm/m - w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;”

Przepis ten obowiązuje od wiosny 2006 roku i do tej pory, przez niemal 5 lat nie było problemów z jego interpretacją i poziomowość była mierzona, zgodnie z brzmieniem przepisu, na każdym metrze, z tolerancją określoną w przepisach, odpowiednio 3 mm na metr dla stacji podstawowej oraz 4 mm na metr dla stacji okręgowej. W chwili obecnej mierzone jest także sumaryczne odchylenie od poziomu na całej długości łąwy pomiarowej (pomiędzy punktami skrajnymi łąwy pomiarowej).

Ponieważ rozporządzenie o którym mowa wyżej nie przewiduje pomiarów punktów skrajnych łąwy pomiarowej, a tym samym badania sumarycznego odchylenia od poziomu na całej długości łąwy pomiarowej, zwracamy się w imieniu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, z prośbą o wyjaśnienie czym spowodowany jest nowy sposób mierzenia poziomowości łąwy pomiarowej, który bardzo często jest jedyną przesłanką do wydania negatywnej decyzji poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków lokalowych dla skp, bez której stacja nie może funkcjonować.

Trudno jest zrozumieć przedsiębiorcom, dlaczego, przy niezmienionej treści przepisu, w chwili obecnej otrzymują decyzję negatywną, podczas gdy od ostatniego pomiaru ławy pomiarowej przy wydawaniu poprzedniego poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, nic się nie zmieniło. Zmienił się tylko sposób interpretacji, który do tej pory nie budził wątpliwości.

Warto nadmienić, że przedstawiciele Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, wraz z innymi instytucjami, brali udział w pracach nad przedmiotowym rozporządzeniem. W toku prac, wszyscy zgodnie przyjęli, że poziomowość ławy pomiarowej będzie mierzona, tak jak literalnie stanowi przepis § 12 ust. 2 pkt 1 wspomnianego rozporządzenia.

Mając powyższe na uwadze, zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie sprawy, gdyż bez ważnej decyzji Dyrektora TDT stacja kontroli pojazdów nie może przeprowadzać badań i ponosi z tego tytułu koszty, raz modernizacji ławy pomiarowej, tak aby ją dostosować do nowej interpretacji, dwa koszty utraconych klientów, którzy nie przyjechali na badanie, w czasie gdy stacja była zamknięta.

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU
Sylwester Murawski