

PISKP/LT/01/01/2013



Warszawa, dnia 7 stycznia 2013 roku

Pan Dyrektor

Andrzej Bogdanowicz

Departament Transportu Drogowego

Ministerstwo Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

dot. interpretacji zapisów nowego rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów

Szanowny Panie Dyrektorze!

Mając na uwadze pytania napływające do Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, od diagnostów i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, dotyczące interpretacji zapisów nowego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2012 r., poz. 996), zwracamy się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie zapisów budzących wątpliwości.

1. W związku z nagminnie pojawiającymi się problemami, związanymi z uznaniem wyniku badania technicznego za negatywny z powodu braku tablic rejestracyjnych, zwracamy się z prośbą o zajęcie stanowiska **czy tablice rejestracyjne są każdorazowo wymagane przy badaniu technicznym, w szczególności jeśli chodzi o okresowe badanie techniczne wykonywane po raz pierwszy przed rejestracją pojazdu na terytorium RP? Jeżeli są wymagane, to które tablice (chodzi o ich wzory) należy uznać za spełniające warunek legalizowanych, w przypadku pojazdu sprowadzonego w imporcie indywidualnym?**

W obecnym stanie prawnym zgodnie z Załącznikiem nr 1 Dział I w tabeli „Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące usterek podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu” rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów punkt 0.1. Tablice rejestracyjne, brak tablic rejestracyjnych skutkuje usterką istotną (kolumna 3 lit.a). Usterką istotną wystąpi także w sytuacji, gdy tablice rejestracyjne są nielegalizowane (kolumna 3, lit. d).

Sprawa dotyczy krajów będących członkami Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej oraz organizacji OECD. Dlatego też, zwracamy się, jako przedstawiciel środowiska związanego z systemem badań technicznych o informację, jakie istnieją rozwiązania prawne w krajach członkowskich UE, Konfederacji Szwajcarskiej oraz OECD, umożliwiające wywóz pojazdu poza granice kraju rejestracji oraz jakie tablice rejestracyjne powinny być honorowane na terenie RP a także jakie dokumenty są wydawane do wspomnianych tablic. W tekście oryginalnym Dyrektywy 2010/48/WE, w tym przypadku (0. IDENTYFIKACJA/0.1. Tablice rejestracyjne) istnieje zapis: 0.1.Tablice rejestracyjne (jeżeli są obowiązkowe na podstawie wymogów ^[a])

[a] "Wymogi" oznaczają wymogi dotyczące homologacji typu obowiązujące w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, wymogi dotyczące wyposażenia lub prawodawstwo krajowe właściwe dla kraju rejestracji pojazdu.

Nie można nie zauważyć, że zgodnie z § 2 ust. 1pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 22 lipca 2002 roku w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2007 r., nr 186, poz. 1322 z późn. zm.) w celu rejestracji pojazdów, właściciel jest zobowiązany dołączyć tablice (tablicę) rejestracyjne, jeżeli pojazd był zarejestrowany; **w przypadku pojazdu sprowadzonego z zagranicy bez tablic rejestracyjnych lub konieczności zwrotu tych tablic do organu rejestrującego państwa, z którego pojazd został sprowadzony, właściciel pojazdu zamiast tablic rejestracyjnych dołącza stosowne oświadczenie.** Widać wyraźnie, że te przepisy, obowiązujące Wydział komunikacji są sprzeczne z przepisami dotyczącymi badań technicznych pojazdów. W obecnym stanie prawnym Wydział Komunikacji może zarejestrować pojazd sprowadzony bez tablic rejestracyjnych, natomiast diagnosta nie może wykonać badania technicznego pojazdu sprowadzonego, jeżeli nie ma on tablic rejestracyjnych. Jeśli takie badanie bez tablic wykona, naraża się, że wykona badanie techniczne niezgodnie z obowiązującą procedurą i może stracić uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów na 5 lat (jedyna sankcja przewidziana przez prawo).

2. Zgodnie z punktem 1.1.17 „Korektor siły hamowania” załącznika nr 1 do w/w rozporządzenia, brak tabliczki informacyjnej (lub dane na tabliczce nieczytelne) w pojeździe, skutkuje usterką drobną lub istotną. Nie wszystkie samochody osobowe posiadają tabliczkę korektora sił hamowania, gdyż dotyczy ona w głównej mierze samochodów ciężarowych i przyczep (naczep). W związku z tym, prosimy o zajęcie stanowiska, **czy w tej sytuacji, gdy usterka może być albo drobna albo istotna, ostateczna decyzja zależy od uznania diagnosty? Czy nawet w przypadku braku tabliczki informacyjnej dopuszczalne jest zakwalifikowanie tego braku, jako usterkę drobną?**
3. W związku z wejściem w życie nowego rozporządzenia, o którym mowa na wstępie, prosimy o zajęcie stanowiska **czy diagnosta może wykonywać badanie techniczne pojazdu na podstawie pokwitowania wydanej przez organy kontroli ruchu drogowego?** Pytanie

to wynika z różnych interpretacji organów związanych z rejestracją pojazdów, które uważają, że poprzednie interpretacje ministerstwa w tym zakresie straciły ważność w związku ze zmianą przepisów. Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 powyższego rozporządzenia, zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje m.in. identyfikację pojazdu, która polega na sprawdzeniu cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i sprawdzenie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie. To samo rozporządzenie w Załączniku nr 1 Dział I w tabeli „Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące usterek podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu” w punkcie 0.2 Identyfikacja pojazdu – Numer identyfikacyjny pojazdu(VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy, określając metodę badania zawiera zapisy mówiące o tym, że powinno ono polegać na oględzinach i pomiarze, na porównaniu zapisów w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. Brak jest zapisów o dokumencie odpowiadającym dowodowi rejestracyjnemu, jednakże poprzez zastosowanie alternatywy i użycie spójnika „lub” gdy brak jest dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), można ustalić dane pojazdu na podstawie oględzin i badań.

Nie można również zapomnieć o tym, że tryb wydawania pozwolenia czasowego został określony w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 132 ust. 2, jeśli zajdą przesłanki do zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), policjant wydaje kierowcy pokwitowanie. Może on zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając warunki tego używania w pokwitowaniu. Zatem pokwitowanie jest dokumentem wydawanym przez policjanta, z którym można się legalnie poruszać po drogach publicznych w określonym czasie, zastępującym dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe).

4. Niektóre Wydziały Komunikacji w przypadku wydania tablic czasowych i pozwolenia czasowego, niezbędnych do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu sprowadzonego, w którym jest brak tablic rejestracyjnych, wskazują w pozwoleniu czasowym w polu „B” datę pierwszej rejestracji. Naszym zdaniem nie powinny tego robić, gdyż celem wydania pozwolenia czasowego jest umożliwienie dojazdu na badanie techniczne, a następnie rejestracja na terytorium RP pojazdu sprowadzonego, ale po przeprowadzonym badaniu. Jeśli Wydział Komunikacji określi datę pierwszej rejestracji w pozwoleniu czasowym, to czy w takim przypadku mamy do czynienia z badaniem pojazdu przed pierwszą rejestracją na terytorium RP, czy z badaniem okresowym pojazdu już zarejestrowanego? **Prosimy o zajęcie stanowiska, czy sposób postępowania niektórych starostw jest prawidłowy, czy też wpisanie daty pierwszej rejestracji w pozwoleniu czasowym pojazdu sprowadzonego z zagranicy celem przedstawienia go do badania jest nieprawidłowe?**

5. Czy w myśl w/w rozporządzenia w zakresie badania pokolizyjnego (powypadkowego) istnieje obowiązek (w każdym przypadku) przedstawienia przez właściciela (użytkownika) pojazdu, dokumentów potwierdzających sprawność urządzenia dozorowego wydanego przez właściwy urząd dozoru technicznego z datą po dniu wydania skierowania na badanie techniczne? Czy można uznać protokół na nowe urządzenie dozorowe, wydany przed datą skierowania pojazdu na badania techniczne np. w sytuacji, gdy ktoś zamontował nowe urządzenie dozorowe zamiast uszkodzonego, z ważnymi dokumentami odpowiedniego urzędu dozoru technicznego, ale z datą z przed skierowania na badanie techniczne? W obecnym stanie prawnym Załącznik nr 2 w Dziale I w tabeli pod pozycją 1.4 zawiera zapis, mówiący o tym, że w przypadku badania pokolizyjnego (powypadkowego) należy sprawdzić dokument potwierdzający sprawność urządzenia technicznego, wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, natomiast brak takiego dokumentu wydanego po terminie wydania skierowania na badanie jest klasyfikowany jako usterka istotna. Ścisłe przestrzeganie tego zapisu, doprowadzi do sytuacji, w których będzie trzeba wymagać dokumentu potwierdzającego sprawność urządzenia technicznego, w każdym przypadku gdy pojazd uczestniczył w wypadku lub kolizji, nawet jeśli nie doszło do żadnych uszkodzeń tego urządzenia technicznego. Dotyczy to w szczególności pojazdów przystosowanych do zasilania gazem, które uczestniczyły w wypadku lub kolizji, w której przykładowo został uszkodzony zderzak przedni, błotnik, czy przedni reflektor, natomiast tylna część pojazdu, w tym zbiornik na gaz pozostał nietknięty. Niejednokrotnie rozmiar zdarzenia i uszkodzenia w pojeździe nie wpływają w żaden sposób na zbiornik gazowy.
6. Zgodnie z załącznikiem nr 1, poz. 9.1.1 diagnosta jest zobowiązany sprawdzić gaśnicę umieszczoną na drzwiach autobusu. Zgodnie z tabelą, ma możliwość wskazania w tej sytuacji usterki jako drobna lub istotna. **Czy autobusy należy doposażyć w gaśnice na drzwiach? Jak należy postąpić, jeśli fizycznie nie ma możliwości doposażenia autobusu w gaśnicę na drzwiach?**
7. W załączniku nr 5 do rozporządzenia: Wzór opisu zmian dokonanych w pojeździe, dodano pozycję Ia: „Odpowiednie zdjęcia zmian:”. **Czy przy zmianach konstrukcyjnych w każdym przypadku należy dokumentować zmiany zdjęciami? Kto powinien dostarczyć/zrobić zdjęcia, właściciel/posiadacz pojazdu, czy też diagnosta? Czy zdjęcia powinny obejmować stan przed zmianami, czy po zmianach? Czy zdjęcia powinny być widoczne w zaświadczeniu z przeprowadzonego badania?**

Z poważaniem
PREZES ZARZĄDU
dr inż. Leszek Durek