

Badanie pojazdu z uszkodzonym silnikiem

Karol Rytel
dyrektor
ds. technicznych
w PISKP



Zdarza się, że nowy nabywca pojazdu w umowie kupna zawiera informacje dodatkowe o jego stanie technicznym. Można spotkać uwagi dotyczące np. powłoki lakierniczej, jak i poważniejsze – dotyczące uszkodzenia elementów i zespołów pojazdu; np. może być zawarta informacja o uszkodzonym silniku. Wbrew pozorom informacje o rodzaju usterek są bardzo istotne przy rejestracji pojazdu. Należy bowiem pamiętać o dodatkowym badaniu technicznym pojazdu skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska. W środowisku zarówno organów rejestrujących, jak i stacji kontroli pojazdów zdarzają się interpretacje, że weryfikując usunięcie usterek wynikających z umowy kupna, można ograniczyć się do

okresowego badania technicznego z pominięciem badania dodatkowego z racji wykonywania tych samych czynności. Zatem, aby rozwiązać wszystkie wątpliwości, należy przeprowadzić analizę przepisów.

Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej (DzU z 2012 r., poz. 776 z późn. zm.) w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, § ust. 1 stanowi:

§ 2. 1. Zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje:

1) identyfikację pojazdu, w tym:

a) sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w:

- dowodzie rejestracyjnym,



Jeżeli umowa kupna zawiera informację o uszkodzeniu pojazdu w wyniku kolizji, to należy wykonać badanie techniczne tzw. „pokolizyjne”. Fot. K. Trzeciak

- pozwoleniu czasowym, w tym dla pojazdu, o którym mowa w art. 70d ust. 3 ustawy wraz z kartą pojazdu, o ile została wydana,
- karcie pojazdu dla pojazdu zarejestrowanego, o ile została wydana, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
- pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
- b) sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu; sprawdzenie nie dotyczy badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem pojazdów zarejestrowanych czasowo na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy,
- c) sprawdzenie zgodności z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8-10, 12, 13 oraz 15 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy, oraz danych osobowych właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu;
- 2) sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu;
- 3) sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę:
 - a) stanu technicznego ogumienia, w tym prawidłowości doboru obciążenia, prędkości i przeznaczenia właściwego dla danego typu pojazdu,
 - b) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowości działania urządzeń sygnalizacyjnych,
 - c) stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców,
 - d) prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowości ustawienia i zamocowania kół jezdnych,
 - e) stanu technicznego zawieszenia,
 - f) instalacji elektrycznej,
 - g) stanu technicznego nadwozia, podwozia i ich osprzętu oraz przedmiotów wyposażenia,
 - h) stanu technicznego układu wydechowego – w uzasadnionych przypadkach pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz ocenę stanu technicznego sygnału dźwiękowego,
 - i) emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, jeżeli pojazd jest napędzany silnikiem o spalaniu wewnętrznym;
- 4) sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w § 17-22, § 38-42 i § 52 rozporządzenia o warunkach technicznych.

Natomiast § 3 ust. 1 pkt. 4 ww. rozporządzenia określa zakres badania dodatkowego:

§ 3. 1. Zakres dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 ustawy:

- 4) skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym

lub narusza wymagania ochrony środowiska – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w sposób określony w pkt. 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia i w dziale I załącznika nr 2 do rozporządzenia; w przypadku pojazdów, w których stwierdzono wyłącznie naruszenie wymagań ochrony środowiska, przeprowadza się tylko czynności określone w pkt. 8 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia.

Istotne są także zapisy § 4 ust. 2:

2. Wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu nie wpływa na termin następnego okresowego badania technicznego pojazdu określonego w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

Biorąc pod uwagę powyższe, badania dodatkowe są niezależne od badań okresowych i nie mają na siebie wpływu. W przypadku, gdy umowa kupna zawiera informację o uszkodzeniu pojazdu, np. w wyniku kolizji, należy wykonać badanie analogiczne jak w przypadku zatrzymanego dowodu przez policję po wypadku drogowym – „pokolizyjne”. Zakres tego badania obejmuje wykonanie wszystkich czynności jak w przypadku badania okresowego oraz czynności dodatkowe (dodatkowa kontrola układu kierowniczego, zawieszenia, geometrii itd.)

Gdy mamy do czynienia z uszkodzeniem silnika, należy rozumieć przez to naruszenie wymagań ochrony środowiska (analiza spalin). Zgodnie z powyższym zakresem badania dodatkowego, którego wnioskodawcą może być zarówno starosta, jak i właściciel pojazdu, należy wykonać tylko czynności określone w pkt. 8 załącznika nr 1 ww. rozporządzenia (analiza spalin, wycieki, hałas).

Podsumowując, należy zaznaczyć, że bardzo istotną kwestią są zapisy w umowie kupna. Uwagi dotyczące stanu technicznego pojazdu wskazują na to: czy zrobić pełne badanie dodatkowe (np. w przypadku zapisów o uszkodzeniu po kolizji), czy dodatkowe badanie „skrócone” (np. w przypadku uszkodzenia silnika i naruszenia wymagań ochrony środowiska), a może – czy odstąpić od badania dodatkowego (zarysowany lakier – brak usterek do usunięcia).

Z analizy powyższego wynika, że jeżeli umowa kupna zawiera informację o uszkodzeniu, które kwalifikuje pojazd do badania dodatkowego, to na wniosek właściciela pojazdu lub wniosek starosty należy wykonać dodatkowe badanie techniczne pojazdu „skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska”. Natomiast, jeżeli właściciel pojazdu wnioskuje o przeprowadzenie okresowego badania technicznego, należy wykonać niezależne badanie okresowe. Za taką interpretacją przepisów przemawia fakt niezależności badań okresowych i dodatkowych, a także, że zakres badania, który w przypadku „pełnego badania pokolizyjnego” jest poszerzony o dodatkową kontrolę układu kierowniczego, zawieszenia, ustawienia kół jezdnych oraz sprawdzenia odpowiednich dokumentów dozorowych. ■