

Czas badania

Od organów ścigania oraz starostów coraz częściej dostają zapytania na temat tego, ile czasu – zgodnie z prawem – powinno trwać badanie techniczne pojazdu wykonywane przez diagnostę, a także, kiedy wykonane badanie powinno być wprowadzone do elektronicznego rejestru badań oraz przekazane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Rozważania na ten temat poniżej.



*Rafał Szczębicki
radca prawny
rafal.szczesbicki@skplex.pl
współpracuje z PISKP*

Zastanawiałem się, jaki jest cel tych pytań, i doszedłem tylko do jednego wniosku. Chodzi mianowicie o ściganie diagnostów za nierzetelne wykonywanie badań technicznych, zwłaszcza w przypadkach, gdy nie ma wprost dowodów na to, że badania nie było, albo – że zostało ono przeprowadzone zbyt pobieżnie. To na podstawie określenia, ile minut takie badanie trwało, próbuje się diagnostę przypisać odpowiedzialność administracyjną lub nawet karną.

Otóż, nie ma żadnych przepisów prawnych, które określają, ile czasu ma trwać badanie techniczne. Należy zauważyć, że czas wykonania badania technicznego nie został sprecyzowany przez ustawodawcę ani w ustawie „Prawo o ruchu drogowym”, ani w rozporządzeniach wykonawczych do tej ustawy. Ustawodawca nie dokonał takiego określenia, albowiem na czas wykonania każdego badania ma wpływ wiele czynników, m.in. rodzaj badania, rodzaj badanego pojazdu, wyposażenie SKP, organizacja stanowiska pracy oraz umiejętności i wiek samego diagnosty. Zatem nie można wyciągać wprost negatywnych wniosków z ustalenia, ile dane badanie trwało. Skoro ustawodawca nie zdecydował się na ustalenie normatywów czasu badania pojazdu, to nie można doszukiwać się wprost kary za ich nieprzestrzeganie. W mojej ocenie stworzenie takich normatywów jest nie tylko niepotrzebne, ale także niewykonalne, choć zdaniem wielu jest ono potrzebne. Norma w tym zakresie będzie wytworem całkowicie sztucznym i fikcyjnym. W przypadku, gdy określimy minimum badania okresowego na co najmniej 30 minut, jeden diagnosta w tym czasie będzie starannie wykonywał poszczególne czynności, inny spożytkuje ten czas w taki sposób, że i tak nie sprawdzi wszystkich punktów tabeli rozporządzenia. Także praktykowane obecnie przez starostów podczas kontroli wyciąganie arytmetycznej średniej czasu wykonania badania za pewien okres działania stacji, nie jest postępowaniem w pełni miarodajnym ani wiarygodnym.

Nie znaczy to jednak, że diagnosta ma w tym zakresie pełną dowolność. Sam nie umiem określić precyzyjnie żadnych minimumów lub maksimumów w tym zakresie. Należy kierować się rozsądkiem. Zazwyczaj wszystkie badania, które trwały poniżej 10-12 minut, są przedmiotem dodat-

kowego sprawdzenia. Obecnie organy ścigania wiedzą, że wszystkie badania trafiają do Centralnej Ewidencji Pojazdów, albowiem stacje od razu przekazują ich wyniki na serwery tej ewidencji (z wyłączeniem oczywiście trybu awaryjnego, ale o tym w dalszej części artykułu). To powoduje, że nie ma problemu w ustaleniu, jaki jest odstęp pomiędzy wykonaniem kolejnych badań technicznych. Jeśli czas jest zbyt krótki, a badanie wykonał ten sam diagnosta, lub stacja ma jedną linię diagnostyczną, to takie badania mogą być sprawdzane w zakresie tego, czy zostały faktycznie wykonane lub czy diagnosta nie wykonał ich zbyt pobieżnie. Rozpytywani są właściciele pojazdów, zakładany monitoring.

Drugą odrębną kwestią jest to, kiedy diagnosta po faktycznym wykonaniu badania technicznego powinien dokonać wpisu do rejestru badań technicznych. W tym zakresie ustawodawca jest bardziej precyzyjny. Zgodnie z § 4 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, wprowadza dane do CEP z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Podobnie zgodnie z § 1a rozporządzenia badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z CEP danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz po ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu. Norma ta zawiera dwa istotne wyjątki: 1) w przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, pobranie danych z ewidencji może nastąpić po przeprowadzeniu badania; 2) w przypadku okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobranie danych następuje po przeprowadzeniu badania i jest poprzedzone wprowadzeniem danych badanego pojazdu, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy.

Zatem często kluczową kwestią jest to, czy mamy połączenie z Internetem podczas badania i czy faktycznie możemy pobrać lub wysłać dane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Niestety nie zawsze tak jest. Dlatego ustawodawca wprowadził tzw. tryb awaryjny określony w art. 80bc „Prawa o ruchu drogowym” (*W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia.*)

Jaki z tego płynie wniosek? Jeśli mamy połączenie, to przesyłamy dane od razu. Gdy takiego połączenia nie mamy, to często nie możemy wprowadzić danych ani do swojego lokalnego rejestru badań (programy, aby mogły działać, wymagają stałego połączenia z siecią), ani do CEP. Powinniśmy jednak dbać o to, aby wprowadzić badanie i przesłać je jak najszybciej po uzyskaniu połączenia internetowego. Jest to o tyle istotne, że pomiędzy badaniem a wprowadzeniem danych z pojazdem może zdarzyć się wiele różnych rzeczy, np. zostanie rozbity w wypadku. Organy ścigania, w sytuacji wykonania badania np. rano i wprowadzeniem danych i wysłaniem ich po południu, mogą odnieść wrażenie, że diagnosta poświadczył nieprawdę, mimo że pojazd faktycznie na moment badania był jeszcze sprawny technicznie. Na dzień dzisiejszy omawiane przepisy, w mojej ocenie, pozwalają oczywiście

Podstawa prawna

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (DzU z 2021 r., poz. 450 ze zm.)
- Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach z dnia 26 czerwca 2012 r. (DzU z 2015 r., poz. 776 ze zm.)

wykonać badanie w takiej awaryjnej sytuacji, a następnie dopiero potem przekazać dane do ewidencji. Ja zalecam jednak unikanie takich przypadków lub wykonanie w takiej sytuacji dokładnych zdjęć pojazdu z odnotowaniem daty i godziny badania. Nie będzie wtedy można diagnoście zarzucić, że badania nie było, albowiem pozytywnego wpisu dokonano później. Warto także wspomnieć, że nowelizacja ustawy „Prawo o ruchu drogowym” całkowicie zabroni wykonywania badań bez stałej łączności z CEP. Jeśli będzie awaria, prawdopodobnie nie będzie można wykonywać badań nawet w trybie awaryjnym. Diagnosta ma tracić uprawnienia, jeśli wykona takie badanie nie będąc cały czas online.

Od redakcji: Liczymy na współpracę przy tworzeniu tekstów z zakresu prawa. Wszystkich zainteresowanych rozwiązaniem nurtujących ich problemów prosimy o kontakt mailowy z autorem artykułu. Odpowiedzi zamieścimy na łamach miesięcznika. ■