Kto wykonuje **badanie**?

Odwiedzając stacje kontroli pojazdów w kraju, zwróciłem uwagę na pewną kwestię, o którą pytają również sami diagności podczas spotkań szkoleniowych czy w rozmowach telefonicznych. Chodzi mianowicie o fakt, że w niektórych stacjach przez stanowisko kontrolne przejeżdża kierowca pojazdu, a w innych – uprawniony diagnosta.

Artur Granoszewski
specjalista
ds. technicznych
w PISKP

Wielokrotnie słyszałem pytanie: czy kierowca pojazdu może prowadzić go po linii diagnostycznej i tylko wykonywać polecenia diagnosty? Odpowiedź wcale nie jest taka prosta i jednoznaczna, bowiem nigdzie nie ma wyraźnego zakazu prowadzenia samochodu podczas badania technicznego przez jego użytkownik. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym" (DzU z 2022 r., poz. 988 z późn. zm.) w art. 81 ust. 1 wyraźnie jest napisane, że badanie techniczne pojazdów wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta. W rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych obecność użytkownika pojazdu podczas czynności kontrolno-pomiarowych jest dozwolona w niektórych przypadkach (pomiar hałasu na stanowisku zewnętrznym, sprawdzenie skuteczności układu hamulcowego za pomocą opóźnieniomierza), a w większości wytycznych nie ma o tym mowy, co oczywiście nie wyklucza klienta z obecności czy nawet kierowania pojazdem w badaniu technicznym.

Trzeba jednak zadać sobie kolejne pytanie: czy badanie techniczne przeprowadzone w ten sposób będzie wykonane zgodnie z przepisami? O ile pomoc właściciela samochodu może się przydać np. przy sprawdzaniu działania

świateł, wycieraczek czy sygnału dźwiękowego, to nie wyobrażam sobie udziału klienta w procedurze analizy spalin czy pomiaru zadymienia. Procedura takich badań jest rozpisana w rozporządzeniu na ładnych kilka stron i nie sądzę, żeby diagnosta był w stanie prawidłowo przekazać klientowi następujące informacje: kiedy ma nacisnąć pedał przyspieszenia, jak gwałtownie, na jakich obrotach utrzymywać pracę silnika, jak długo, kiedy przedmuchać układ wydechowy, kiedy pomiar powtórzyć itd.? Tak wykonywane badanie trwałoby pewnie bardzo długo, a uzyskane wyniki pomiarów zapewne nie miałyby nic wspólnego z rzeczywistością.

Kolejnym przykładem jest badanie sprawności i działania układu hamulcowego. Diagności doskonale wiedzą, jak zachowuje się samochód z przednią osią umieszczoną w uruchomionych rolkach, w przeciwieństwie do kierujących, którzy często w momencie uruchomienia rolek zaczynają kręcić kierownicą, doprowadzając do niebezpiecznych sytuacji. Bardzo ważne jest również zbadanie skoku jałowego pedału bądź dźwigni hamulca, równomiernego przyrostu sił hamowania, prawidłowego użycia czujnika nacisku na pedał hamulca, czy też momentu włączenia się świateł hamowania. W sytuacji, gdy podczas pomiaru sił hamowania czynności są wykonywane przez użytkownika pojazdu, diagnosta nie będzie miał wiedzy i informacji na temat. Należy też pamiętać, że pomiar sił hamowania powinien być dokonany na granicy blokady któregokolwiek koła. Podejrzewam, że niewielu kierowców potrafiłoby wykonać te czynności prawidłowo.

Trzeba również zwrócić uwagę na rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych. Jest tam sporo zapisów obligujących diagnostę do zajęcia miejsca za kierownicą badanego pojazdu. Konieczne jest przecież sprawdzenie np. stanu układu kierowniczego, ruchu jałowego koła kierownicy, ruchu kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazującego na luz. Procedury takie jak np.: *„Ustawić pojazd kołami na twardym podłożu i energicznie nacisnąć na koło kierownicy w kierunku poosiowym i promieniowym, jak również obracać koło w obie strony dookoła osi kolumny”* czy *„Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, z kołami na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny; pchać kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kierowniczej”* są doskonale znane diagnoście. Wie on, jak wykonać dane czynności, a tłumaczenie takich kwestii kierującemu klientowi byłoby wręcz niewykonalne, a poza tym to diagnosta ma osobiście dokonać oceny badanego układu, a nie na podstawie czynności wykonanych przez inne osoby.

Tak samo dzieje się w przypadku sprawdzenia poprawności działania instalacji odmgławiającej, kontrolnych sygnałów włączenia i działania poszczególnych świateł oraz ich włączników, sprawdzenia działania kontrolek typu MIL, ABS i innych. Takich czynności jest bardzo dużo i nie będę ich wszystkich wymieniał, jednak chcę zwrócić uwagę na jedną kwestię. Otóż, żeby badanie było wykonane zgodnie z procedurą, to albo trzeba wszystko cierpliwie klientowi tłumaczyć, i wtedy czas badania wydłuży się niesamowicie, albo samemu usiąść za kierownicą i wykonać wszystkie czynności dużo szybciej sprawniej i rzetelniej.

Sam przejazd po stanowisku kontrolnym również jest czynnością, która wymaga umiejętności i wyczucia, a nieraz najmniejszy błąd może doprowadzić do sytuacji skrajnie niebezpiecznych (patrz fot.). Wypadki podczas jazdy po stanowisku zdarzają się nie tylko świeżym kierowcom, ale też i doświadczonym, zawodowym. Wyobraźmy sobie sytuację, gdy podczas sprawdzania luzów w zawieszeniu diagnosta – będąc w kanale przeglądowym – poprosi kierowcę pojazdu o przejechanie do przodu w celu weryfikacji stanu tylnej osi na płycie szarpaka, a ten zrobi to tak nieudolnie, że wjedzie pojazdem do tego kanału. Kto wtedy będzie odpowiadał za wypadek i jakie może on spowodować konsekwencje? Czy w takiej sytuacji ubezpieczyciel nie podważy takiego zachowania, gdzie osoba bez odpowiedniego przeszkolenia bhp bierze aktywny udział w czynnościach badania technicznego?

Pozostaje jeszcze kwestia uprawnień do kierowania pojazdami. Często padają pytania typu: *„Czy mogę poruszać się po linii diagnostycznej ciągnikiem siodłowym nie mając prawa jazdy kategorii C?”*. Odpowiedź na to pytanie również nie jest prosta i jednoznaczna. Kodeks wykroczeń w art. 94. § 1. mówi, że: *kto na **drodze publicznej**, w **strefie zamieszkania** lub **strefie ruchu** prowadzi pojazd mechaniczny, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 1500 złotych*. Wnętrze SKP nie jest żadnym z powyższych, więc jakakolwiek odpowiedzialność karna diagnoście nie grozi za jazdę bez odpowiednich uprawnień, jednak tu nasuwa się pytanie związane z wypłatą odszkodowania w razie jakiegoś zdarzenia.

Jak widać nie ma jednej, jasnej odpowiedzi na postawione w tym artykule pytania. Zapewne znajdą się zwolennicy przekonania, że to uprawniony diagnosta ma prowadzić pojazd, jak i tacy, którzy będą twierdzili, że użytkownik pojazdu również może poruszać się po „ścieżce”. Trzeba sobie jednak przekalkulować plusy i minusy obydwu rozwiązań i dojść do odpowiednich wniosków. Osobiście stoję na stanowisku, że najlepszym rozwiązaniem jest, gdy klient czeka sobie w biurze, poczekalni, a uprawniony diagnosta robi to, co do niego należy. ■