

Zmiana procedury badań cd.



Karol Ryteł
dyrektor ds. technicznych
w PISKP

Przed miesiącem weszły w życie obszerne przepisy zmieniające procedurę badań technicznych, których najważniejsze punkty przedstawiłem w nr. 11'22 SM. Wraz z upływem czasu i stosowaniem przepisów w praktyce, pojawiają się nowe wątpliwości interpretacyjne. W tym miejscu zasadne jest omówienie nowego projektu zmian rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. W poprzednim artykule opisałem procedurę analizy spalin łącznie z badaniem OBD, która za sprawą ww. projektu prawdopodobnie ulegnie zmianie.

Nowy projekt zmian procedury badania

W dniu 28 listopada na stronie internetowej RCL opublikowano nowy projekt zmian rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. W uzasadnieniu tego projektu wskazano „konieczność nowelizacji wyżej wymienionego rozporządzenia ze względu na oczywiste omyłki pisarskie i redakcyjne, które wystąpiły w załączniku do rozporządzenia”. W dalszej części projektu umotywowano to następująco: *System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Dlatego przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów powinny być precyzyjne i nie powinny budzić wątpliwości wśród uprawnionych diagnostów.*

W związku z powyższym zmiany, które weszły w życie od 1 listopada, są dosyć istotne z punktu widzenia badania technicznego, zatem zasadne jest wskazanie, o jakich oczywistych błędach pisarskich jest mowa w wymienionym wyżej rozrządzeniu.

W dziale I w tabeli w pkt. 8.2.1.2. w kolumnie drugiej w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: W odniesieniu do pojazdów klas emisji Euro 5 i Euro V: pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie ze sposobem określonym w dziale IV załącznika i odczyt zapisów systemu OBD.

Zmiana metodyki badania emisji zanieczyszczeń gazowych odnosi się do usunięcia słowa „do” po słowie „pojazdów”. Ogłoszone brzmienie przepisu może wprowadzać w błąd uprawnionych diagnostów. Z opisu metody wynika, że obejmuje ona kilka klas emisji pojazdów do klasy emisji Euro 5 i Euro V włącznie, a powinna dotyczyć tylko klasy emisji Euro 5 i Euro V.

W dziale III w § 9 w ust. 1 w pkt. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „3) dla pojazdów kategorii T i C”.

Nowelizacja wynika z konieczności zastąpienia kategorii R (przyczepy rolnicze) kategorią T (ciągniki rolnicze). Konieczna jest zmiana kategorii pojazdu w przepisie dotyczącym wykonania pomiaru hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku w trakcie badania technicznego, w celu umożliwienia wykonania takiego pomiaru w ciągnikach rolniczych. Należy dodać, że nie jest możliwe przeprowadzenie takiego pomiaru w przyczepach rolniczych.

W dziale I w tabeli w pkt. 7.3. w kolumnie trzeciej w lit. b w zdaniu drugim wyraz „samoczynne” zastępuje się wyrazem „samoistne”.

Zakres badania technicznego obejmuje sprawdzenie takich elementów, jak zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe. Nie jest możliwe, aby usterka skutkująca uznaniem stanu technicznego za niezadowalający (samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi) mogła być uznana za usterkę niebezpieczną, ponieważ wyraz „samoczynne” oznacza – działające automatycznie. Jeżeli zamykanie lub blokowanie drzwi będzie samoistne, czyli wystąpi odrębnie, niezależnie, dopiero wówczas taka usterka będzie mogła być zakwalifikowana jako usterka niebezpieczna.

Zaświadczenie z badania a pokwitowanie zatrzymania dowodu rejestracyjnego

Usunięcie z przepisów jednego z dokumentów, który służy do identyfikacji pojazdu (karty pojazdu), pierwotnie miało na celu wprowadzenie ułatwienia dla obywatela. Niemniej jednak stanowi to bardzo duży problem w przypadku ponownego sprawdzenia usterek po negatywnym wyniku badania technicznego, w czasie którego

dochodzi do zatrzymania dowodu rejestracyjnego (UN). Zgodnie bowiem z zapisami ustawy „Prawo o ruchu drogowym” zatrzymany dowód rejestracyjny jest przesyłany niezwłocznie do organu, który go wydał. Zakładając, że badanie „poprawkowe” jest badaniem technicznym, do jego wykonania jest konieczna prawidłowa identyfikacja pojazdu.

Zgodnie z zapisami art. 132 ww. ustawy w przypadku m.in. stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd: zagraża bezpieczeństwu zwłaszcza po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy; zagraża porządkowi ruchu; narusza wymagania ochrony środowiska, stacja kontroli pojazdów, która zatrzymała dowód rejestracyjny, stosuje odpowiednio przepisy ust. 2 ustawy:

W razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej wydaje kierowcy pokwitowanie. Może on zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając warunki tego używania w pokwitowaniu. Zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, a także w ust. 1a pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6.

Dla przypomnienia – dokumentem do identyfikacji pojazdu wynikającym z procedury może być m.in.: *pokwitowanie, 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.

Trafniejszym określeniem byłoby użycie w przepisach sformułowania: *dokument potwierdzający zatrzymanie dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego*, albo – zgodnie załącznikiem nr 9 rozporządzenia ministra spraw wewnętrznych i administracji (DzU z 2019 r., poz. 2141 z późn. zm.) w sprawie kontroli ruchu drogowego określono wzór pokwitowania zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania, karty kierowcy albo karty kwalifikacji kierowcy, co do którego diagnosta nie jest uprawniony.

Wprowadzone w listopadzie zmiany przepisów spowodowały, że w środowisku funkcjonują dwie sprzeczne interpretacje w tej kwestii. Jedna równoważy zaświadczenie z przeprowadzonego badania technicznego z pokwitowaniem zatrzymania dokumentu, natomiast druga – w celu prawidłowej identyfikacji – wymaga wizyty właściciela w wydziale komunikacji w celu uzyskania pozwolenia czasowego, które niewątpliwie jest w 100% pewnym dokumentem służącym do identyfikacji.

Na koniec chciałbym nadmienić, że w powyższej problematycznej kwestii Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów wystąpiła z pismem do resortu o pomoc w rozwianiu wątpliwości interpretacyjnej. Zdaję sobie sprawę, iż jest to kwestia tak istotna, że istnieje potrzeba omówienia odpowiedzi ministerstwa na łamach SM. ■

Odpowiedzi na trudne pytania

Artur Granoszewski

Pytanie

Czy podczas badania pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych polegających na zmianie liczby miejsc siedzących, trzeba ustalać nową masę własną?

Odpowiedź

Dodatkowe badanie techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, w dużym stopniu polega na ustaleniu nowych parametrów pojazdu. W rozporządzeniu ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (DzU z 2015r., poz. 776 z późn. zm.) określono sposób ustalania nowych lub nieznanych danych technicznych. Trzeba pamiętać, że masę własną pojazdu ustala się poprzez zważenie całego pojazdu lub jako sumę mas wynikających z nacisków poszczególnych osi pojazdu. Dodatkowo procedura określa, że masę własną ustala się w zaokrągleniu do 10 kg dla pojazdów, których masa własna nie przekracza 2000 kg, a dla pojazdów cięższych – w zaokrągleniu do 50 kg. Odpowiadając na zadane pytanie, trzeba więc określić, z jakim konkretnie przypadkiem mamy do czynienia. Na przykład w sytuacji, gdy jest demontowana przegroda oddzielająca przestrzeń ładunkową i montowany środkowy pas bezpieczeństwa na tylnej

trzyosobowej kanapie, raczej nie przekroczymy tolerancji 10 kg, a więc nie ma potrzeby zmiany masy własnej. Zupełnie innym przypadkiem będzie np. montaż dwóch trzyosobowych kanap w samochodzie o nadwoziu BB (VAN), którego masa własna nie przekracza 2000 kg, gdzie na pewno zostanie przekroczona wartość 10 kg i konieczne będzie ustalenie nowej masy własnej. W tym miejscu chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, a mianowicie na sposób ustalania nowej masy własnej. Z definicji ustawy „Prawo o ruchu drogowym” wynika, że masa własna to masa pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego. Często podczas przeprowadzania badania po zmianach konstrukcyjnych klient przedstawia tzw. kwit wagowy, który określa nową masę i tu rodzą się pytania: czy pomiar wykonany był prawidłowo z zachowaniem powyższych warunków, czy diagnosta może uznać wiarygodność takiego dokumentu? Dużo lepszym rozwiązaniem jest poproszenie klienta o przedstawienie opinii rzeczoznawcy, który zna procedury ustalania nowych parametrów technicznych, a samo badanie będzie wykonane zgodnie z przepisami, które mówią: *W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego.* ■