



**SITK RP Oddział w Krośnie**

ul. Lewakowskiego 53

38-400 Krosno

tel./fax 13 4323012

www.klubdiagnosty.pl



**"SUNRISE" P.H.U**

ul. Gorkiego 21/31

92-524 Łódź

tel./fax 42 6734814

www.dlid.pl

**Działalność doradcza dla Stacji Kontroli Pojazdów**

**SITK RP Oddział w Krośnie & „SUNRISE” P.H.U Grzegorz Krzemieniecki**

**Pytanie:**

Czy amortyzatory należy badać każdorazowo, podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu, skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, bez względu na wymienione usterki w skierowaniu?

**Odpowiedź:**

Naszym zdaniem, w przypadku dodatkowych badań technicznych pojazdów, o których mowa w § 3 ustęp 1 pkt. 1 i 2 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. nr 155 poz. 1232 z późn. zm.), każdorazowa kontrola pomiaru skuteczności tłumienia zawieszenia w przypadku samochodu osobowego, w sytuacji, kiedy w skierowaniu nie ma informacji o amortyzatorach jest bezzasadna i brak jest podstaw do pobierania opłaty. Wykonywanie zbędnych czynności i naliczanie opłat naraża obywateli na straty. Natomiast właściciela stacji kontroli pojazdów na nie uzasadnioną amortyzację urządzeń i straty energii, i koszt pracownika.

**Uzasadnienie:**

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) w treści art. 81 ust. 11 ustawodawca wskazuje: Niezależnie od badań, o których mowa w ust. 3-5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd:

1. skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego:

a. w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska,

b. który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;

Na podstawie art. 81 ust. 15 tej ustawy zostało wydane Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2009 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. nr 155 poz. 1232 z późn. zm.). Rozporządzenie to stwierdza:

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

1) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących **układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu**, w sposób określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz pkt 1.2.1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;

2) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 4, lub noszącego ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących **układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu**, w sposób określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia;

Tak więc w oparciu o powyżej przytoczone przepisy to na uprawnionym diagnoście spoczywa ciężar sprawdzenia i oceny spełnienia warunków technicznych dotyczących **układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu**. Przepisy te zawierają niejako instrukcje dla diagnosty jak powinien postąpić w przypadku przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu.

Minister Infrastruktury jednoznacznie określił, że sprawdzenie i ocena spełnienia warunków technicznych dotyczy wyłącznie **układów, które wymienione są w wystawionym skierowaniu** przez organ kontroli ruchu drogowego, a **nie całego pojazdu**. Toteż użyte wyrazy w pkt 1 i 2 mają istotne znaczenie dla diagnosty, w jakim zakresie powinien dokonać sprawdzenia. **Jeżeli Minister Infrastruktury zamiast wyrazu „układów” użyłby wyrazu „pojazdów” to wówczas można byłoby domniemywać, iż sprawdzenie i ocena spełnienia warunków technicznych dotyczy całego pojazdu, w tym również amortyzatorów.**

Ponadto w pkt 1 i 2 Minister Infrastruktury użył spójnika „oraz”. Z definicji słownika języka polskiego wynika, że jest to spójnik używany do łączenia zdań lub innych wyrażeń, które odnoszą się do tych samych przedmiotów, osób lub faktów. Posiłkując się podaną definicją bez problemu możemy ocenić, że tylko w przypadku, kiedy w wystawionym skierowaniu przez organ kontroli ruchu drogowego znajduje się informacja, wskazująca, iż amortyzator jako element zawieszenia (układu) zagraża np.: bezpieczeństwu ruchu – oznacza, że to wówczas należy wykonać pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia, który w takim przypadku jest integralną częścią dodatkowego badania technicznego.

Należy więc przypuszczać, że określony w rozporządzeniu zakres dla dodatkowego badania technicznego, dotyczący pomiaru skuteczności tłumienia zawieszenia został celowo wskazany po spójniku „oraz” w przypadku, kiedy np. policjant podczas kontroli pojazdu miałby uzasadnione przypuszczenie, że ten pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu z powodu niesprawnego amortyzatora. Jest to logiczne, ponieważ sposób określony w pkt 1-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia nie uwzględnia przeprowadzenia badania technicznego na stanowisku kontrolnym (Poz. 7.2 wskazuje, że amortyzatory należy badać poprzez oględziny pojazdu ustawionego na kanale przeglądowym lub podniesionego na dźwigniku). Natomiast pkt 1.2.1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia - pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia (dotyczy tylko samochodu osobowego) przeprowadza się poprzez sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia zawieszenia.

Językowa wykładnia prawa, wskazuje, iż w sytuacji, kiedy w wystawionym skierowaniu przez organ kontroli ruchu drogowego znajduje się informacja, sugerująca, że przyczyną niesprawności jest np. pęknięta szyba, to po wymianie szyby nie należy badać amortyzatora. Amortyzator jest elementem składowym zawieszenia, a nie szyby. Patrząc przez pryzmat poczynionej analizy, należy stosować wykładnię funkcjonalną,

która wskazuje, że wykonanie pomiaru skuteczności tłumienia zawieszenia należy przeprowadzić w sposób określony w pkt 1.2.1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia wyłącznie w przypadku, kiedy w wystawionym skierowaniu przez organ kontroli ruchu drogowego znajduje się informacja sugerująca, że amortyzator jako element zawieszenia (układu) zagraża np. bezpieczeństwu ruchu. Wydaje się to logiczne, że diagnosta samochodowy nie ma obowiązku wykonania pomiaru skuteczności tłumienia zawieszenia (kontroli podlega wyłącznie szyba).

Należy również stwierdzić, że pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia, o którym mowa w pkt 1.2.1 działu I załącznika nr 4 do rozporządzenia dotyczy wyłącznie samochodu osobowego, czyli zgodnie z jego definicją wynikającą z Art. 2 ust. 40 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczy pojazdu samochodowego przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu. Oznacza to, że pojazdy zarejestrowane jako ciężarowe (zgodnie z jego definicją wynikającą z art. 2 ust. 42 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, samochód ciężarowy to pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków; określenie to obejmuje również samochód ciężarowo-osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od 4 do 9 łącznie z kierowcą) np. samochody z kratką, które zostały skonstruowane na bazie samochodu osobowego nie podlegają pomiarowi skuteczności tłumienia zawieszenia np.: fiat Seicento VAN.

Pismo w powyższej sprawie wraz z uzasadnieniem zostało wysłane do MTBiGM dnia 5 stycznia 2012 r.