

BEZPIECZEŃSTWO SAMOCHODÓW A BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW

JURGILEWICZ Marcin, Wyższa Szkoła Informatyki Zarządzania i Administracji, Warszawa, Polska

БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛІВ І ТЕХНІЧНИЙ ОГЛЯД ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

ЮРГІЛЕВИЧ Марцін, Вища школа інформатики, менеджменту і адміністрації, Варшава, Польща

VEHICLE SAFETY AND VEHICLE INSPECTION

JURGILEWICZ Marcin, School of Computer Science, Management and Administration, Warsaw, Poland

Wprowadzenie. Dokonana pod koniec XIX wieku konstrukcja pierwszego pojazdu z zamontowanym silnikiem wewnętrznego spalania zapoczątkowała rozwój motoryzacji, który aktualnie dynamicznie postępuje. Korzyści płynące z tego faktu zaspokajają zarówno cele indywidualne, jak również zbiorowe całego społeczeństwa zwłaszcza w aspekcie społeczno-ekonomicznym [2].

Ogólnie rzecz ujmując, powszechne zastosowanie pojazdów samochodowych, z dużym powodzeniem umożliwia szybsze przemieszczanie się z jednego miejsca do drugiego tak jednostkom, jak też ich grupom, a przede wszystkim wpływa na rozwój jednego z sektorów gospodarki narodowej, jakim jest transport, a w szczególności jego istotnej gałęzi – transportu drogowego. Jednakże obok licznych korzyści płynących z faktu rozwoju motoryzacji, występują też skutki uboczne postępu dostrzegalne w tej dziedzinie. Należą do nich przede wszystkim zdarzenia drogowego, które najczęściej przyjmują postać wypadku drogowego [3].

Skutki wypadków drogowych przyjmują różną postać. Są to niewątpliwie straty o charakterze indywidualnym, które przede wszystkim wiążą się z silnymi emocjami osób bliskich, jak i samego poszkodowanego, czasową utratą jego płynności finansowej oddziałującej zarówno na rodzinę poszkodowanego, czy też obniżeniem się jego poziomu życia. Innymi rodzajami skutków wypadków drogowych są straty mające charakter gospodarczy, administracyjny, czy medyczny. W tych przypadkach chodzi w szczególności o ponoszenie kosztów związanych z leczeniem poszkodowanego, dotyczących dojazdu odpowiednich służb na miejsce zdarzenia, naprawy zniszczonej infrastruktury drogowej, itp.

Szacuje się, że koszty wszystkich zdarzeń drogowych w samym 2012 roku wyniosły ok. 34, 5 mld złotych. W tym zakresie wyliczono, że koszt samych wypadków drogowych wyniósł 29 372 482 000 zł., zaś koszt kolizji drogowych wyniósł kwotę 5 163 064 000 zł. Łącznie koszty wypadków oraz kolizji drogowych stanowiły w 2012 r. 1, 9 % PKB kraju [1].

Zapobieganie wypadkom drogowym wiąże się z poziomem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a zadanie to powinno być dla państwa jednym z najważniejszych do realizacji. Jednakże z uwagi na fakt, że przedmiotowa ochrona stanowi zagadnienie złożone, przez co należą ją rozpatrywać w świetle różnych wątków badawczych takich jak m.in.: prawne, ekonomiczne, czy techniczne, toteż niniejsze rozważania zostaną ograniczone tylko do analizy zależności warunków i badań technicznych pojazdów na jeden z elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, którym jest właśnie pojazd.

Niesprawność techniczna pojazdów jako przyczyna wypadków drogowych. Mówiąc o bezpieczeństwie samochodów należy mieć na uwadze prawidłowe współdziałanie uniwersalnych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, do których należą: człowiek, pojazd, droga oraz ruch drogowy w określonych warunkach zewnętrznych, przy obowiązujących przepisach i zasadach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazane elementy stanowiące przykład ścisłych komponentów bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazują związek z głównymi kategoriami przyczyn wypadków drogowych, które można uogólnić do: niewłaściwej postawy uczestnika ruchu drogowego, wadliwej infrastruktury drogowej oraz awaryjności pojazdów [2].

Zważywszy na powyższe, zgodnie z treścią art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [13] uczestnikiem ruchu drogowego jest pieszy, kierujący, a także inna osoba przebywająca w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze.

W myśl postanowień art. 2 pkt 1 Prd droga stanowi wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt [16].

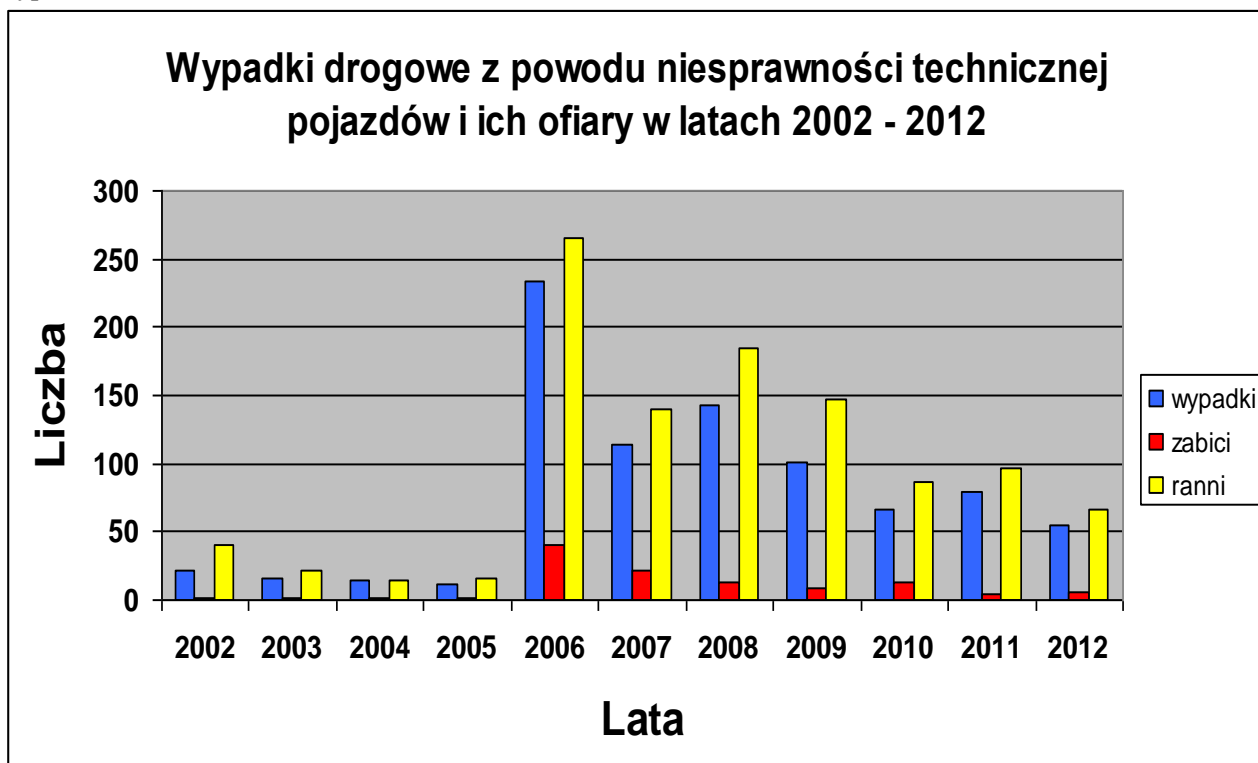
Natomiast pojęcie pojazdu na gruncie normatywnym ukazane zostało w wielu aspektach. Zgodnie z treścią art. 2 pkt 31 Prd pojazd oznacza środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, niemniej jednak w „ustawie drogowej” występują też inne przykłady określające pojazd [17].

Mimo że w świetle badań naukowych bezpieczeństwo samochodów dotyczy wielu zagadnień, to w tym aspekcie ograniczone zostało do analizy niesprawności technicznej pojazdów, jako jednej z kategorii przyczyn wypadków drogowych. W niniejszych rozważaniach przyjęto cezurę czasową obejmującą okres 10 lat (od 2002 r. do 2012 r.), co wydaje się znajdować uzasadnienie w szerszym zobrazowaniu analizowanego problemu, z uwzględnieniem dostrzegalnych w tym czasie tendencji badanego zjawiska.

Posiłkując się materiałami statystycznymi pochodzącymi z Komendy Głównej Policji poniżej – na przykładzie wykresu nr 1 – ukazano, jaki wpływ miała niesprawność techniczna pojazdów na powstanie wypadków drogowych skutkujących śmiercią bądź obrażeniami u ich ofiar w latach 2002 – 2012.

Należy jednocześnie dodać, że statystycznie liczba wypadków drogowych, których przyczyną był stan techniczny pojazdów jest stosunkowo mała, ponieważ ogólna liczba wypadków drogowych corocznie obejmuje kilkadziesiąt tysięcy, a w badanym aspekcie jest to wartość liczona w dziesiątkach.

Poza tym w literaturze specjalistycznej poświęconej problematyce przyczyn wypadków drogowych, niektórzy autorzy pozostają w przekonaniu, że ok. 90 % wszystkich wypadków drogowych powstaje w wyniku błędów lub winy człowieka, użytkownika drogi. Jednakże „wydaje się, że jest to daleko idące uproszczenie, wynikające z błędnych założeń i niedostatku badań nad wpływem pojazdu i drogi na wypadkowość” [2].



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Komendy Głównej Policji.

W latach 2002 – 2012 niesprawność techniczna pojazdów stanowiła łącznie przyczynę 855 wypadków drogowych, w wyniku których zginęło 113 osób, a 1081 osób zostało rannych. W okresie od 2002 r. do 2005 r. niesprawność techniczna pojazdów w zasadzie nie była dostrzegalnym czynnikiem wypadkowości drogowej, ponieważ łącznie w tym okresie odnotowano liczbę 63 wypadków drogowych, w wyniku których zginęło 6 osób, a 94 zostały ranne.

Dostrzegalna zmiana w tym aspekcie nastąpiła w 2006 r., w którym odnotowano największą liczbę wypadków drogowych – 233. W ich wyniku śmierć poniosło 41 osób, a 265 zostało rannych.

Kolejne lata ukazują tendencję spadkową analizowanego czynnika. Przykładowo w 2008 r. odnotowano 143 wypadki drogowe, w których zginęło 13 osób, a 185 zostało rannych, w 2010 r. – 66

wypadków drogowych, skutkujących śmiercią 13 osób oraz obrażeniami 87 osób, zaś w 2012 r. – 55 wypadków drogowych, 6 osób zabitych oraz 66 rannych.

Przy sporządzaniu materiałów statystycznych przez Zespół Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego KGP obejmujących zagadnienie wypadków drogowych spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów wyróżniono kilka kategorii tzw. braków technicznych.

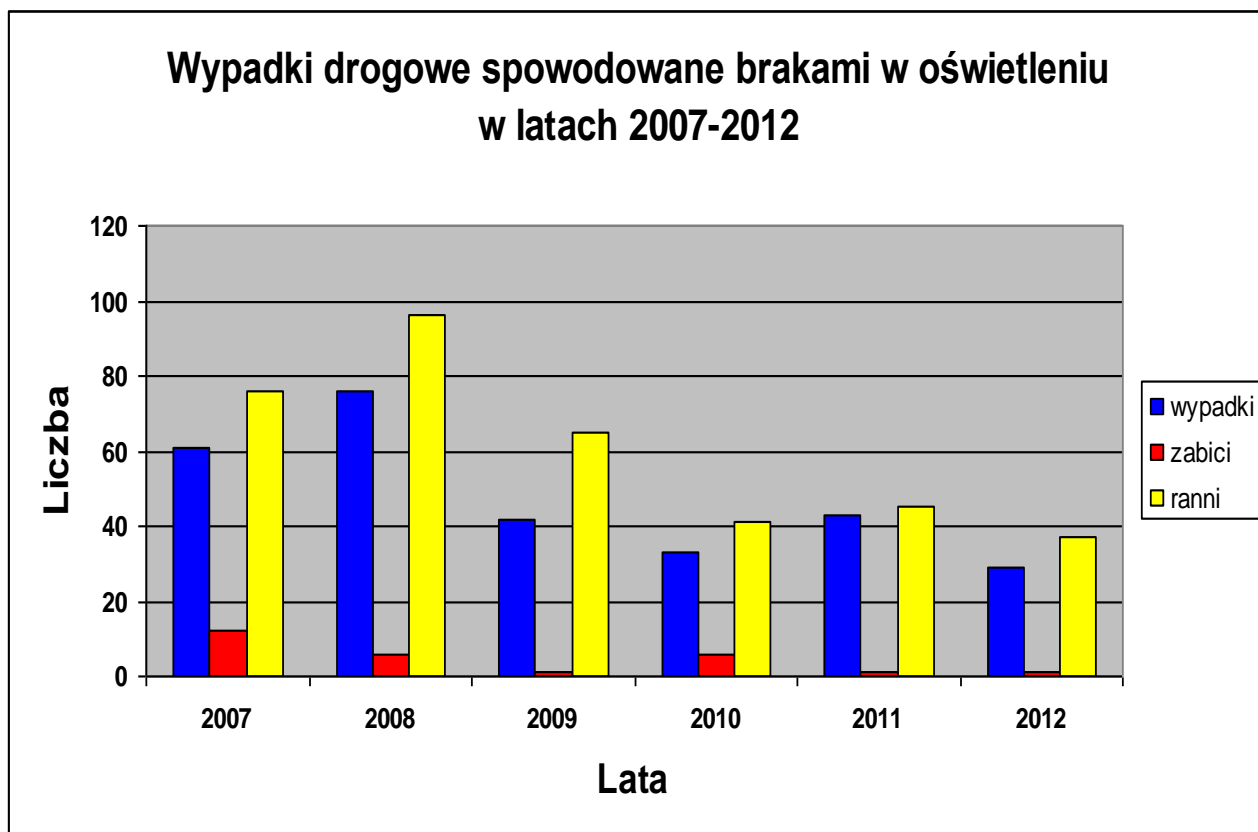
W okresie od 2002 r. do 2006 r. były to: usterki układu hamulcowego, usterki układu kierowniczego, usterki w układzie zawieszenia, braki w ogumieniu oraz inne usterki.

Od 2007 r. do 2012 r. statystycznie, wśród braków technicznych, nadal wyróżniano wspomniane wcześniej: usterki układu hamulcowego oraz kierowniczego, braki w ogumieniu oraz inne usterki, jednakże w miejsce usterek w układzie zawieszenia wprowadzono braki w oświetleniu.

Należy dodać, że w okresie od 2002 r. do 2006 r. najczęstszą przyczyną wypadków drogowych były: w 2002 r. – inne usterki (27,3%) i braki w ogumieniu (22,7%), w 2003 r. – usterki układu hamulcowego (37,5%), usterki w układzie zawieszenia oraz inne usterki (każda po 25%), w 2004 r. – inne usterki (35,7%) oraz usterki układu zawieszenia i układu hamulcowego (każda po 21,4%), w 2005 r. – braki w ogumieniu (45,5%) i usterki układu hamulcowego (27,3%), zaś w 2006 r. – inne usterki (41,2%), usterki układu hamulcowego (27,5%) i braki w ogumieniu (24,5%).

Natomiast w okresie od 2007 r. do 2012 r. najwięcej wypadków drogowych z powodu niesprawności technicznej pojazdów spowodowanych było brakami w oświetleniu. W każdym roku przyjętej cezury czasowej była to najczęstsza przyczyna wypadków, zasadniczo wpływająca na największą liczbę osób zabitych i rannych.

Poniżej przedstawiono wykres nr 2 ukazujący wpływ braków w oświetleniu w latach 2007-2012 na liczbę wypadków drogowych oraz osoby w nich poszkodowane.



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Komendy Głównej Policji.

Istota badań technicznych pojazdów. Jednym z istotnych obowiązków ciążyących zarówno na właścicielu pojazdu samochodowego, jak też właścicielu ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest przeprowadzanie stosownego badania technicznego w okresie wskazanym przez ustawodawcę. Jednocześnie należy podkreślić, że istnieje podział badań technicznych na: okresowe, dodatkowe oraz co do zgodności z warunkami technicznymi [13].

Pierwsze ze wskazanych, czyli okresowe badanie techniczne, przeprowadzane jest po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium RP. Jednakże takiemu badaniu nie podlega zarówno nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe

pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, jak również zarejestrowany pojazd, na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie art. 81 ust. 5 Prd, jak też pojazd, w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności – z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego [13].

Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, z zastrzeżeniem art. 81 ust. 6-10 Prd, w związku z czym okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.

Jeśli chodzi o okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej oraz motoroweru to przeprowadza się je przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania.

W przypadku autobusu okresowe badanie techniczne przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy, zaś przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. W przypadku pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego podlega on corocznym badaniom technicznym.

Jednocześnie należy dodać, że w myśl art. 81 ust. 11 pkt 1-9 Prd, niezależnie od wskazanych powyżej warunków, dodatkowemu badaniu technicznemu będzie podlegał pojazd:

1. skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego: w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska bądź który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem art. 81 ust. 11 pkt 5 Prd, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2. skierowany przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu: w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji bądź jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska;
3. w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 Prd, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem;
4. który ma być używany jako taksówka, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych;
5. w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej [14] w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
6. w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
7. dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, w przepisach o podatku dochodowym od osób fizycznych lub w przepisach o podatku dochodowym od osób prawnych;
8. autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi;

9. dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego.

Ponadto badaniu, co do zgodności z warunkami technicznymi będzie podlegał pojazd zabytkowy przed pierwszą rejestracją na terytorium RP, zaś badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.

W przypadku powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a Prd. Natomiast termin ważności badania technicznego pojazdu, w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalany na podstawie art. 81 ust. 5-10 Prd [13].

Szczegółowo analizowaną problematykę reguluje rozporządzenie 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 [8].

Zgodnie z treścią § 1 rozporządzenia MTBGM z dnia 26 czerwca 2012 r. badania techniczne polegają na:

1. sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w takich aktach normatywnych, jak m.in.: ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych [11], ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych [12], ustawa – Prawo o ruchu drogowym, ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług [15], rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [7], rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2011 r. w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych [9], rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów [6], przepisy umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. [5], jeżeli pojazd jest przystosowany do przewozu takich towarów, jak też międzynarodowe porozumienia dotyczące transportu drogowego, oraz

2. ocenie prawidłowości działania pojazdu.

Natomiast ograniczając się tylko do analizy okresowego badania technicznego pojazdu należy wskazać, że stosownie do treści § 2 ust. 1 pkt 1-4 rozporządzenia MTBGM z dnia 26 czerwca 2012 r. przedmiotowe badanie obejmuje:

3. identyfikację pojazdu, w tym: sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, jak również sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu;

4. sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu;

5. sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę: stanu technicznego ogumienia, w tym prawidłowości doboru obciążenia, prędkości i przeznaczenia właściwego dla danego typu pojazdu; prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowości działania urządzeń sygnalizacyjnych; stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców; prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowości ustawienia i zamocowania kół jezdnych; stanu technicznego zawieszenia; instalacji elektrycznej; stanu technicznego nadwozia, podwozia i ich osprzętu oraz przedmiotów wyposażenia; stanu technicznego układu wydechowego - w uzasadnionych przypadkach pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz ocenę stanu technicznego sygnału dźwiękowego; jak też emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, jeżeli pojazd jest napędzany silnikiem o spalaniu wewnętrznym;

6. sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w § 17-22, § 38-42 i § 52 przedmiotowego rozporządzenia.

Jeśli chodzi o wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu, to określa je załącznik nr 1 do przedmiotowego rozporządzenia, zaś wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego określone zostały w załącznik nr 2 do tego

rozporządzenia. W przypadku zatem stwierdzenia w trakcie badania technicznego usterki następuje ich kwalifikacja w trzech grupach:

1. usterki drobne - usterki techniczne niemające istotnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochronę środowiska;
2. usterki istotne - usterki techniczne mogące naruszać bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochronę środowiska;
3. usterki stwarzające zagrożenie - usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności.

Wytyczne dotyczące oceny usterek ujawnionych w trakcie przeprowadzania badania technicznego pojazdu zawarto w kolumnie czwartej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do omawianego rozporządzenia. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowalający w obrębie jednej usterki, o której mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, co do której jej ocena może zostać zakwalifikowana do więcej niż jednej grupy wytycznych, o których mowa w kolumnie czwartej tych załączników, uprawniony diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterki do odpowiedniej grupy.

Jeżeli uzna on stan techniczny za niezadowalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, a które należą do różnych grup usterek, diagnosta określi wynik badania technicznego na podstawie najbardziej poważnej usterki. Natomiast gdy stan techniczny zostanie przez diagnostę uznany za niezadowalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, a które należą do tej samej grupy usterek, podejmie on decyzję o zakwalifikowaniu usterek do wyższej grupy usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia powodowanego przez pojazd.

Uprawniony diagnosta, wykonując okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 Prd, wystawia dokument identyfikacyjny pojazdu, który stanowi załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Natomiast wzór tego dokumentu został określony w załączniku nr 4 do omawianego rozporządzenia [8].

Należy podkreślić, że w myśl § 6 ust. 1-4 rozporządzenia MTBGM z dnia 26 czerwca 2012 r. w sytuacji, gdy w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne, uprawniony diagnosta określa wynik badania technicznego pojazdu jako pozytywny i jednocześnie: zgodnie z art. 82 ust. 2 Prd zamieszcza odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu; dla badania technicznego, o którym mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c i art. 81 ust. 3 Prd, wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz dokument identyfikacyjny pojazdu; jak również informuje posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia.

Jeżeli w pojeździe zostały stwierdzone usterki istotne, wówczas uprawniony diagnosta zamieszcza o nich wpis w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz określa wynik badania technicznego jako negatywny. Informuje on także posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w § 6 ust. 6 omawianego rozporządzenia.

Jeżeli natomiast w pojeździe stwierdzono usterki stwarzające zagrożenie, uprawniony diagnosta zamieszcza o nich wpis w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Zatrzymuje też wówczas dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr ...”, z zastrzeżeniem § 6 ust. 5 przedmiotowego rozporządzenia. Wówczas treść § 5 ust. 7 rozporządzenia stosuje się odpowiednio.

Natomiast jeśli wynik badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 3 Prd jest negatywny, wtedy uprawniony diagnosta, wystawiając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym, po stwierdzeniu, że usterki stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska lub cechy identyfikacyjne pojazdu są niezgodne z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, zwraca dowód rejestracyjny posiadaczowi pojazdu.

W przypadkach, które zostały określone w art. 132 ust. 4 Prd uprawniony diagnosta określa w drodze zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu warunki używania pojazdu wynikające z negatywnego wyniku tego badania technicznego, a w szczególności wskazuje na ograniczenia w zakresie przewozu pasażerów, ładunków, ciągnięcia przyczepy lub jazdy w okresie niedostatecznej widoczności. Natomiast badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w których stwierdzono usterki, dokonuje się w zakresie ich usunięcia, jeżeli w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia badania sprawdzenia dokonuje stacja, w której te usterki stwierdzono.

Po wykonaniu badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów uprawniony diagnosta, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki zostały usunięte, wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin okresowego badania technicznego. Termin ten jest liczony, począwszy od daty przeprowadzenia badania, w którym stwierdzono te usterki.

W przypadku badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym, o którym mowa w art. 81 ust. 12 Prd, uprawniony diagnosta w rejestrze zamieszcza informacje o dopuszczeniu urządzenia technicznego do eksploatacji, podając numer i datę wystawienia protokołu oraz decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego.

Dla zbiorników gazu LPG, dla których nie określono numeru protokołu lub numeru decyzji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego, zamieszcza się numer zbiornika oraz datę ważności decyzji wydanej przez ten organ. Jeżeli natomiast badaniu technicznemu podlega pojazd silnikowy, o którym mowa w art. 71 ust. 4 i 4a Prd, uprawniony diagnosta po wykonaniu badania technicznego pojazdu zamieszcza w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wpis o spełnieniu przez pojazd dodatkowych warunków technicznych oraz dokonuje w prowadzonym rejestrze adnotacji o treści „HAK” [8].

W załączniku nr 1 do rozporządzenia MTBGM z dnia 26 czerwca 2012 r. ukazane zostały wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu. Treść załącznika podzielona została na pięć działów.

Dział I dotyczy obejmuje tabelę z podziałem na przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezgodny z warunkami technicznymi, dział II zawiera szczegółowy sposób ustalania nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu, dział III dotyczy szczegółowego sposobu oceny stanu technicznego układu wydechowego i pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu oraz sposobu kontroli stanu technicznego sygnału dźwiękowego podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu, dział IV – szczegółowy sposób pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych oraz zadymienia spalin podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu, natomiast dział V zawiera szczegółowy sposób sprawdzania prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu.

W załączniku nr 1 do rozporządzenia MTBGM z dnia 26 czerwca 2012 r. wyróżniono szereg kategorii objętych badaniem kontrolnym. Pośród nich wskazuje się w szczególności na:

układ hamulcowy (badanie kontrolne obejmuje m.in. skuteczność i sprawność hamulca roboczego, pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ), sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego, zawory hamulcowe, okładziny i klocki hamulcowe, linki hamulcowe, drążki, połączenia, układ przeciwblokujący (ABS), czy elektroniczny układ hamulcowy (EBS)); układ kierowniczy (badanie kontrolne obejmuje m.in. sprawność kierownicy i kolumny kierownicy, stan przekładni kierowniczej, drążki kierownicze);

widoczność (badanie kontrolne obejmuje m.in. stan szyb, lusterek, wycieraczek, spryskiwaczy);

światła i wyposażenie elektryczne (badanie kontrolne obejmuje m.in. stan świateł drogowych, mijania, przednich, tylnych, bocznych świateł pozycyjnych oraz świateł obrysowych, działanie światła stopu, kierunkowskazu, świateł awaryjnych);

osie, koła, opony i zawieszenie (badanie kontrolne obejmuje m.in. stan osi, zwrotnic, łożysk, opon, kół, resorów, amortyzatorów);

uciążliwości (badanie kontrolne obejmuje m.in. poziom hałasu, emisję spalin).

Wskazane kategorie poddawane są ocenie w ramach wskazanych już wytycznych mogących mieć charakter: usterki drobnej, istotnej bądź stwarzającej zagrożenie. Natomiast metoda pomiaru obejmuje różne formy, jak np.: oględziny i pomiary, kontrola działania, kontrola organoleptyczna, czy sprawdzanie działania badanego elementu na urządzeniu.

Podsumowanie. Porównując opisane wyżej kategorie podlegające ocenie sprawności w ramach przeprowadzanego badania stanu technicznego pojazdu z ogólnymi kategoriami wskazywanymi w materiałach statystycznych KGP dotyczącymi przyczyn wypadków drogowych, których powodem była niesprawność techniczna pojazdów, należy zauważyć, że statystycznie problematyka ta ma charakter uogólniony. Wydaje się to być zrozumiałe z wielu powodów, już choćby dlatego, że statystycznie wpływ warunków technicznych pojazdów na wypadkowość drogową jest stosunkowo niewielki w zestawieniu z postawą człowieka na drodze. Zwłaszcza bowiem jazda pojazdem z nadmierną prędkością, niedostosowaną do panujących warunków na drodze, jak też nieprzestrzeganie zasad i przepisów obowiązujących w ruchu drogowym, czy poruszanie się pojazdem w stanie upojenia alkoholowego stanowią aktualnie główne przyczyny wypadków drogowych.

Z drugiej strony, zważywszy na uwarunkowania normatywne odnoszące się do sposobu i przebiegu prowadzenia badania technicznego pojazdu wydaje się, że istnieje potrzeba zwrócenia większej uwagi na ten aspekt, w szczególności w zakresie prowadzenia badań nad przyczynami wypadków drogowych. Stan techniczny pojazdów stosowanych w ruchu drogowym jest szczególnie istotną kategorią, ponieważ niezależnie od roli człowieka na drodze, to właśnie awaryjność pojazdu determinuje właściwą bądź ryzykowną postawę kierującego pojazdem.

Ustawodawca przewidując taką sytuację wyraźnie postuluje, aby pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym miały budowę, wyposażenie oraz były utrzymane w takim stanie, aby korzystanie z nich: nie zagrażało bezpieczeństwu osób w nim jadących lub innych uczestników ruchu oraz nie naruszało porządku ruchu na drodze ani kogokolwiek na szkodę; nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych; nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wartości określone w przepisach szczegółowych; nie powodowało niszczenia drogi; nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wartości określone w przepisach szczegółowych, jak też zapewniało dostatecznie pole widzenia kierowcy wraz z łatwym, pewnym i wygodnym posługiwaniem się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy jednoczesnym jej obserwowaniu [4].

Jakkolwiek barierę stanowią ograniczone możliwości finansowe społeczeństwa w zakresie nabywania nowych pojazdów, których posiadanie zwiększałoby poczucie bezpieczeństwa poprzez ich znikomą awaryjność, to z drugiej strony postępujący rozwój motoryzacji oraz generowany duży ruch tranzytowy na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, które niewątpliwie przynoszą liczne korzyści społeczno-gospodarcze, zwiększają także ryzyko stosowania w ruchu drogowym pojazdów niejednokrotnie awaryjnych na skutek ich znaczącej eksploatacji, która materializuje się w sytuacjach najmniej oczekiwanych. Łącząc ten element z dynamicznym modelem współczesnego życia pojawia się ryzyko, że nie każdy kierujący będzie w stanie przed podróżą poddawać szczegółowej weryfikacji stanu pojazdu organoleptycznie. Z tych względów istnieje potrzeba zarówno szczegółowego prowadzenia badań kontrolnych stanu technicznego pojazdów przez uprawnionych diagnostów, z drugiej zaś strony należałoby oczekiwać ukazywania się pogłębionych, specjalistycznych opracowań dotyczących wpływu warunków technicznych pojazdów na wypadkowość drogową, także w materiałach statystycznych.

LITERATURA

[1] A. Jażdżik-Osmólska, *Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T*, Warszawa 2013.

[2] M. Jurgilewicz, Z. Nowakowski, J. Rajchel, K. Rajchel, *Prawne aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego*, redaktor naukowy K. Rajchel, Warszawa 2011.

[3] M. Jurgilewicz, *Prawne aspekty wypadku drogowego i katastrofy w ruchu drogowym*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Informatyki, Zarządzania i Administracji w Warszawie nr 1(14)2011.

[4] M. Jurgilewicz, *Wpływ warunków technicznych pojazdów na poziom bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym*, ВІСНИК, Науково-технічний збірник. No. 25'2012, Київ 2012.

[5] Oświadczenie rządowe z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 815 z późn. zm.).

[6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz.U. z 2007 r. nr 186, poz. 1322 z późn. zm.).

[7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2013 r. poz. 951 z późn. zm.).

[8] Rozporządzenie 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 (Dz.U. z 2012 r. poz. 996), dalej zwane rozporządzeniem MTBGM z dnia 26 czerwca 2012 r.

[9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2011 r. w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych (Dz.U. z 2011 r. nr 236, poz. 1401).

[10] T. Szczuraszek (red.), *Bezpieczeństwo ruchu miejskiego*, Warszawa 2008.

[11] Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2012 r. poz. 361).

[12] Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. z 2011 r. nr 74, poz. 397 z późn. zm.).

[13] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.), dalej zwana Prd.

[14] Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. z 2013 r. poz. 950 z późn. zm.).

[15] Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. z 2011 r. nr 177, poz. 1054 z późn. zm.).

[16] J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa 2004. Autor ten używa szerszego oznaczenia pod nazwą *otoczenia*, co oznacza zarówno drogę, jak też jej wyposażenie (elementy infrastruktury) oraz innych uczestników ruchu drogowego wraz z aktualnymi warunkami atmosferycznymi. Jednakże w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego do głównych elementów *otoczenia* należy droga z jej technicznym wyposażeniem.

[17] Zob. art. 2 pkt 32 Prd – pojazd silnikowy to pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego; art. 2 pkt 33 Prd – pojazd samochodowy to pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25km/h, zaś określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego; art. 2 pkt 34 Prd – pojazd wolnobieżny to pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego; art. 2 pkt 35 Prd – pojazd członowy to zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego złączonego z naczepą; czy też art. 2 pkt 35a Prd – pojazd nienormatywny to pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.

STRESZCZENIE

JURGILEWICZ Marcin. Bezpieczeństwo samochodów a badania techniczne pojazdów / JURGILEWICZ Marcin // *Wisnyk Narodowego Uniwersytetu Transportu*. – K. : NUT, 2014. - № 30.

Bezpieczeństwo samochodów najczęściej postrzegane jest w aspekcie sprawności technicznej pojazdów. Mimo że statystycznie niesprawność techniczna pojazdów, jako przyczyna wypadków drogowych stanowi stosunkowo niewielki udział w ogólnej liczbie zdarzeń drogowych i jest postrzegana jako element mniej istotny niż, mówiąc ogólnie, postawa człowieka w ruchu drogowym, to jednak dokonując wnikliwej analizy przedmiotowe zagadnienie ma charakter bardziej złożony. Artykuł porusza problematykę bezpieczeństwa samochodów w aspekcie badań technicznych pojazdów, z uwzględnieniem niesprawności technicznej pojazdów, jako przyczyny wypadków drogowych w świetle badań statystycznych.

РЕФЕРАТ

ЮРГІЛЕВИЧ Марцін. Безпека автомобілів технічний огляд транспортних засобів / ЮРГІЛЕВИЧ Марцін // *Вісник Національного транспортного університету*. – К. : НТУ, 2014. - Вип. 30.

Безпека автомобілів найчастіше розглядається в контексті технічної справності транспортних засобів. І хоча технічна несправність транспортних засобів як причина ДТП становить відносно невелику частку в загальній кількості дорожніх аварій і розглядається як менш суттєвий елемент ніж, взагалі кажучи, поведінка людини під час дорожнього руху, проте за детальнішого аналізу дане питання має більш складний характер. Стаття порушує проблематику безпеки автомобілів у контексті технічного огляду транспортних засобів з урахуванням несправності транспортних засобів як причини ДТП у світлі статистичних досліджень.

SUMMARY

JURGILEWICZ Marcin. Vehicle safety and vehicle inspection / JURGILEWICZ Marcin // *Visnyk of the National Transport University*. - K.: NTU, 2014. - № 30.

Safety car is often considered in the context of technical serviceability of vehicles. Although technical malfunction of vehicles as a cause of accidents is relatively small share in the total number of road accidents and is seen as less significant than the element, generally speaking, human behavior in the traffic, but for a more detailed analysis of this issue is more complex. The article examines the issues in the context of vehicle safety inspection of vehicles based on vehicle malfunction as the cause of accidents in light of statistical research.

AUTOR:

JURGILEWICZ Marcin, Wyższa Szkoła Informatyki Zarządzania i Administracji, Meksykańska 6, tel.: +48 22 616 15 66, Warszawa, Polska

АВТОР:

ЮРГІЛЕВИЧ Марцін, Вища школа інформатики, менеджменту і адміністрації, Мексиканська 6, тел.: +48 22 616 15 66, Варшава, Польща

AUTHOR:

JURGILEWICZ Marcin, School of Computer Science, Management and Administration, Meksykanska 6, tel.: +48 22 616 15 66, Warsaw, Poland

РЕЦЕНЗЕНТИ:

ЛЕЙДА Казімеж, доктор габілітований, професор, Жешовська Політехніка, завідувач кафедри двигунів внутрішнього згорання і транспорту, Жешув, Польща.

Сахно В.П., доктор технічних наук, професор, Національний Транспортний Університет, завідувач кафедри автомобілів, Київ, Україна.

REVIEWERS:

LEJDA Kazimierz, Doctor of Sciences, Professor, Rzeszow Polytechnic, Head of Department of Internal Combustion Engines and Transport, Rzeszow, Poland.

Sakhno V.P, Doctor of Sciences, Professor, National Transport University, Head of Department of Automobile, Kyiv, Ukraine.