



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP
ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno
38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12
e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 16 lipca 2026 r

O P I N I A

Przedmiotem opinii jest odpowiedź na pytanie:

Czy diagnosta wykonujący okresowe badanie techniczne pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, jest zobowiązany do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b tej ustawy w przypadku, gdy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z dokumentów wymaganych do rejestracji (np. z umowy sprzedaży) wynika, że pojazd może naruszać wymagania ochrony środowiska, przykładowo z uwagi na uszkodzony silnik.

Odpowiedź

W przypadku wykonywania okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej diagnosta nie jest zobowiązany do przeprowadzenia odrębnego dodatkowego badania technicznego wyłącznie z tego powodu, że z dokumentów wymaganych do rejestracji wynika możliwość naruszenia przez pojazd wymagań ochrony środowiska. Okresowe badanie techniczne wykonywane na podstawie art. 81 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma charakter kompleksowy i obejmuje ocenę wszystkich warunków technicznych wymaganych dla dopuszczenia pojazdu do ruchu, w tym również spełniania wymagań ochrony środowiska. Jeżeli zatem przed pierwszą rejestracją pojazdu wykonywane jest pełne okresowe badanie techniczne, którego zakres obejmuje ocenę tych samych elementów technicznych, których dotyczy informacja zawarta w dokumentach rejestracyjnych, przeprowadzenie dodatkowego badania w tym samym zakresie prowadziłoby do powielenia czynności diagnostycznych bez osiągnięcia dodatkowego celu przewidzianego przez ustawodawcę.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się po raz pierwszy przed jego pierwszą rejestracją na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej. Badanie to stanowi podstawowy instrument kontroli technicznej pojazdu przed jego dopuszczeniem do ruchu i służy ustaleniu, czy pojazd spełnia wymagania określone przepisami prawa. Zakres okresowego badania technicznego wynika z przepisów wykonawczych regulujących sposób wykonywania badań technicznych pojazdów. Badanie to obejmuje kompleksową ocenę stanu technicznego pojazdu, a nie wyłącznie sprawdzenie jego podstawowych elementów identyfikacyjnych lub wybranych układów - obejmuje ono również kontrolę spełniania wymagań mających wpływ na oddziaływanie pojazdu na środowisko. Jednocześnie art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy stanowi, że niezależnie od badań, o których mowa w ust. 3–5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd skierowany przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska. Literalna wykładnia tego przepisu mogłaby prowadzić do wniosku, że każda informacja zawarta w dokumentach wymaganych do rejestracji, wskazująca na możliwość naruszenia wymagań ochrony środowiska, powoduje konieczność przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego. Dotyczyłoby to również sytuacji, w której przed pierwszą rejestracją pojazdu wykonywane jest jednocześnie pełne okresowe badanie techniczne obejmujące ten sam zakres oceny. Takie rozumienie przepisu wymaga jednak uwzględnienia całej konstrukcji art. 81 ustawy oraz relacji pomiędzy poszczególnymi rodzajami badań technicznych. Przepisy dotyczące badań okresowych i dodatkowych nie funkcjonują bowiem niezależnie od siebie, lecz tworzą jeden spójny system kontroli technicznej pojazdów. Samo ustanowienie przez ustawodawcę dwóch rodzajów badań technicznych nie oznacza jeszcze, że w każdej sytuacji powinny być one wykonywane łącznie. O konieczności przeprowadzenia określonego badania decyduje bowiem jego cel oraz zakres. Jeżeli określona okoliczność została już poddana pełnej kontroli w ramach badania okresowego, brak jest podstaw do przyjęcia, że ustawodawca zamierzał nakazać jej ponowną ocenę w ramach odrębnej procedury, bez wskazania dodatkowej funkcji takiego badania. Jeżeli diagnosta wykonujący okresowe badanie techniczne przed pierwszą rejestracją stwierdzi, że pojazd narusza wymagania ochrony środowiska, wynik badania będzie negatywny. Jeżeli natomiast stwierdzi, że wymagania te są spełnione, wynik badania będzie pozytywny. W obu przypadkach kwestia spełniania wymagań ochrony środowiska zostaje już oceniona w ramach procedury przewidzianej przez ustawodawcę. Przyjęcie odmiennego stanowiska prowadziłoby do sytuacji, w której to samo zagadnienie techniczne byłoby oceniane dwukrotnie przez diagnostę w ramach dwóch odrębnych badań, mimo że pierwsze z nich (okresowe) obejmuje już pełną kontrolę tego zakresu. Nie sposób przyjąć, aby racjonalny ustawodawca zamierzał wprowadzić obowiązek wykonywania dwóch badań technicznych odnoszących się do tego samego

zakresu kontroli wyłącznie z tego powodu, że informacja o możliwym naruszeniu wymagań ochrony środowiska została zawarta w dokumentach wymaganych do rejestracji pojazdu. Taka wykładnia prowadziłaby do sytuacji, w której wykonanie okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją nie miałoby praktycznego znaczenia dla obowiązku przeprowadzenia badania dodatkowego, a wynik pierwszego badania nie wpływałby na konieczność wykonania drugiego. Jednocześnie drugie badanie nie prowadziłoby do ustalenia nowych okoliczności faktycznych ani technicznych, ponieważ przedmiot kontroli pozostawałby taki sam. Dodatkowe badanie techniczne nie jest bowiem środkiem służącym ponownej weryfikacji prawidłowości wyniku badania okresowego ani procedurą odwoławczą od ustaleń diagnosty. Jego funkcją jest przeprowadzenie dodatkowej kontroli w sytuacjach, w których istnieje potrzeba zweryfikowania określonych okoliczności niewchodzących w zakres wcześniej przeprowadzonego badania albo takich, które mogły powstać po jego wykonaniu.

Istotne znaczenie ma również charakter art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy. Przepis ten określa przesłanki, których wystąpienie uzasadnia przeprowadzenie dodatkowego badania technicznego, jednak nie określa samodzielnie zakresu czynności diagnostycznych. Zakres ten wynika z przepisów regulujących sposób wykonywania badań technicznych pojazdów. Oznacza to, że sama informacja zawarta w dokumentach wymaganych do rejestracji, wskazująca na możliwość naruszenia wymagań ochrony środowiska, nie może być automatycznie utożsamiana z obowiązkiem wykonania dodatkowego badania w sytuacji, gdy identyczna ocena została już dokonana w ramach obowiązkowego badania okresowego. Takie rozumienie pozwala zachować samodzielne znaczenie zarówno art. 81 ust. 3, jak i art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy. Pierwszy z tych przepisów reguluje obowiązek przeprowadzenia kompleksowej kontroli technicznej pojazdu przed jego pierwszą rejestracją w Polsce. Drugi natomiast znajduje zastosowanie w sytuacjach szczególnych, gdy mimo istnienia ważnego badania technicznego zachodzi potrzeba dodatkowej kontroli wynikającej z ujawnienia określonych okoliczności. Przykładowo, jeżeli pojazd posiada ważne badanie techniczne wykonane kilka miesięcy wcześniej, a następnie z dokumentów wymaganych do rejestracji wynika, że pojazd posiada uszkodzenie silnika, które może powodować naruszenie wymagań ochrony środowiska, przeprowadzenie dodatkowego badania znajduje uzasadnienie. W takiej sytuacji dodatkowe badanie służy ustaleniu, czy aktualny stan techniczny pojazdu nadal odpowiada wymaganiom określonym przepisami prawa. Wcześniejsze okresowe badanie techniczne nie mogło bowiem uwzględniać okoliczności, które powstały później. W takim przypadku dodatkowe badanie realizuje samodzielny cel – pozwala ustalić aktualny stan techniczny pojazdu oraz zweryfikować

informacje, których wcześniejsze badanie nie mogło obejmować. Nie dochodzi wówczas do powtórzenia tej samej kontroli, lecz do sprawdzenia nowych okoliczności. Odmierna interpretacja prowadziłaby natomiast do zatarcia granicy pomiędzy badaniem okresowym i dodatkowym. Każda informacja zawarta w dokumentach rejestracyjnych dotycząca możliwej nieprawidłowości powodowałaby obowiązek wykonania kolejnego badania, nawet jeżeli pojazd został wcześniej poddany pełnej kontroli technicznej obejmującej ten sam zakres. Takie rozumienie przepisu prowadziłoby do zwiększenia obowiązków administracyjnych i kosztów ponoszonych przez właścicieli pojazdów, bez jednoczesnego zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego ani skuteczności ochrony środowiska.

Wykładnia prawa powinna natomiast prowadzić do rezultatu zapewniającego rzeczywistą realizację celów ustawodawcy. Celem badań technicznych jest ustalenie czy pojazd spełnia wymagania umożliwiające jego dopuszczenie do ruchu. Jeżeli cel ten został osiągnięty w ramach kompleksowego badania okresowego przed pierwszą rejestracją, brak jest podstaw do nakładania obowiązku ponownej kontroli tych samych elementów wyłącznie z powodu informacji zawartej w dokumentacji rejestracyjnej. Dodatkowo należy wskazać, że przyjęcie, iż art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy zawsze wymaga przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego w opisanej sytuacji, prowadziłoby do ustanowienia obowiązku, który nie wynika wprost z treści przepisu, lecz jest rezultatem jego rozszerzającej interpretacji. Przepisy prawa administracyjnego nakładające na obywateli obowiązki oraz związane z nimi obciążenia finansowe powinny być interpretowane w sposób zapewniający odpowiednią pewność prawa. Nie jest zasadne wyprowadzanie dodatkowych obowiązków wyłącznie z hipotetycznego założenia, że taki był zamiar ustawodawcy, jeżeli jednocześnie taka wykładnia pozostaje sprzeczna z konstrukcją całej regulacji. Istotnym jest również, iż art. 81 ust. 11 ustawy rozpoczyna się od słów „Niezależnie od badań, o których mowa w ust. 3–5”, jednak przepis ten określa jedynie przypadki, w których ustawodawca przewiduje możliwość wykonania dodatkowego badania. Nie oznacza to automatycznie obowiązku powtórzenia czynności już wykonanych w ramach badania okresowego, jeżeli ich zakres jest tożsamy. Znaczenie pomocnicze w tym zakresie mogą mieć również zasady techniki prawodawczej określone w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”. Zasady te wskazują na potrzebę zachowania spójności systemu prawa oraz unikania tworzenia regulacji, które prowadziłyby do zbędnego powtarzania tych samych obowiązków lub procedur. Nie oznacza to oczywiście, że art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy jest przepisem zbędnym. Zachowuje on pełną funkcję w sytuacjach, w których pojawia się potrzeba

dodatkowej kontroli poza badaniem okresowym. Jego zastosowanie jest szczególnie uzasadnione wtedy, gdy istnieje ważne badanie techniczne, lecz dokumenty wymagane do rejestracji ujawniają nowe okoliczności mogące wpływać na aktualny stan techniczny pojazdu. Brak jest obecnie utrwalonego orzecznictwa Naczelnego Sądu Administracyjnego, które rozstrzygałoby wprost relację pomiędzy art. 81 ust. 3 oraz art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym w opisanym stanie faktycznym. Tym większe znaczenie mają zasady wykładni systemowej i funkcjonalnej, pozwalające zachować spójność całego systemu badań technicznych pojazdów.

Reasumując, diagnosta wykonujący okresowe badanie techniczne pojazdu przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest zobowiązany do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wyłącznie z tego powodu, że z dokumentów wymaganych do rejestracji wynika możliwość naruszenia przez pojazd wymagań ochrony środowiska. Okresowe badanie techniczne wykonywane na podstawie art. 81 ust. 3 ustawy ma charakter kompleksowy i obejmuje również ocenę spełniania wymagań ochrony środowiska. Nie można utożsamiać informacji zawartej w dokumentach wymaganych do rejestracji z ustaleniem stanu technicznego pojazdu. Dokument taki może jedynie uzasadniać potrzebę zweryfikowania określonych okoliczności. Jeżeli jednak weryfikacja ta następuje już w ramach kompleksowego okresowego badania technicznego wykonywanego przed pierwszą rejestracją, cel przewidziany w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b ustawy zostaje osiągnięty bez potrzeby przeprowadzania odrębnego dodatkowego badania.

Analogicznie, zamieszczenie w dokumentach rejestracyjnych adnotacji takich jak „pojazd po gradobiciu” czy „uszkodzenia lakieru” nie rodzi obowiązku przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego. Informacje te podlegają ocenie w ramach okresowego badania technicznego wykonywanego przed pierwszą rejestracją i nie uzasadniają wykonywania odrębnego badania dodatkowego.



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
mgr inż. Artur Salata
Koordynator ds. SKP