

Praktyka a przepisy nr 2

Badanie techniczne pojazdu – czy zastępuje homologację?

Czy pozytywne badanie techniczne zastępuje homologację? Praktyczne wnioski z wyroku NSA

Wyrokiem z 18 czerwca 2026 r. (sygn. II GSK 1960/25) Naczelny Sąd Administracyjny przedstawił jednoznaczne stanowisko dotyczące obowiązków organów rejestrujących pojazdy sprowadzane z państw trzecich. Sprawa dotyczyła rejestracji używanego ciągnika rolniczego marki Belarus, jednak przedstawione przez Sąd tezy mają znacznie szersze znaczenie i powinny być uwzględniane przez organy rejestrujące pojazdy przy stosowaniu przepisów prawa krajowego oraz bezpośrednio obowiązujących przepisów prawa Unii Europejskiej.

Celem niniejszego opracowania nie jest omówienie całego wyroku, lecz przedstawienie najważniejszych wniosków praktycznych wynikających z jego uzasadnienia.

1. Badanie techniczne nie zastępuje procedury homologacyjnej

Najistotniejszym elementem uzasadnienia jest jednoznaczne rozróżnienie pomiędzy badaniem technicznym pojazdu a procedurą homologacji. NSA stwierdził:

„Badania technicznego pojazdu nie można uznać za równoważne badaniu przeprowadzanemu w procedurze homologacji (...). Badanie techniczne pojazdu (...) weryfikowało jedynie, czy stan utrzymania pojazdu pozwala na jego dalsze bezpieczne użytkowanie, zatem nie mogło zastąpić wymaganego świadectwa homologacji.”

Jest to niezwykle istotna wskazówka zarówno dla organów rejestrujących, jak i diagnostów samochodowych. Badanie techniczne służy ocenie stanu technicznego konkretnego egzemplarza pojazdu, natomiast procedura homologacji potwierdza zgodność typu pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi przepisami prawa. Są to dwa odrębne postępowania realizujące różne cele i jedno nie może zastępować drugiego.

2. Wieloletnia praktyka organów nie usprawiedliwia naruszenia prawa

W sprawie podnoszono argument, że przez wiele lat liczne organy rejestrowały podobne pojazdy bez wymaganych dokumentów homologacyjnych.

NSA jednoznacznie odrzucił takie stanowisko, wskazując:

„...z zasady zaufania do organów państwa należy wyprowadzić zakaz tolerowania błędnej praktyki organów w stosowaniu (...) jasnych i czytelnych przepisów prawa.”

W praktyce oznacza to, że nawet powszechnie stosowana praktyka administracyjna nie może prowadzić do pomijania jednoznacznych wymagań wynikających z obowiązujących przepisów.

3. Zapowiadane zmiany przepisów nie mają znaczenia przy stosowaniu obowiązującego prawa

NSA odniósł się również do argumentów opartych na planowanych zmianach legislacyjnych. Sąd podkreślił, że:

„Plany legislacyjne nie mają charakteru wiążącego (...) nie mogą stanowić punktu odniesienia przy ocenie przestąnek nieważności decyzji.”

Organy administracji publicznej są obowiązane stosować przepisy obowiązujące w dniu wydawania decyzji, a nie rozwiązywania, które mogą zostać przyjęte w przyszłości.

4. Przepisy dotyczące dokumentów wymaganych przy rejestracji były jednoznaczne

Naczelny Sąd Administracyjny przypomniał, że art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym określał zamknięty katalog dokumentów stanowiących podstawę pierwszej rejestracji pojazdu. W ocenie sądu brak dokumentu wymaganego tym przepisem wykluczał możliwość dokonania rejestracji, a rezultat wykładni tych przepisów był jednoznaczny i nie wymagał prowadzenia skomplikowanych zabiegów interpretacyjnych.

5. Organy rejestrujące są zobowiązane stosować bezpośrednio przepisy prawa Unii Europejskiej

NSA przypomniał również o obowiązku uwzględniania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013. Sąd wskazał, że organ rejestrujący nie może pominąć art. 38 tego rozporządzenia, zgodnie z którym pojazdy objęte obowiązkiem homologacji mogą zostać zarejestrowane wyłącznie wtedy, gdy towarzyszy im ważne świadectwo zgodności.

Wyrok stanowi kolejne potwierdzenie, że przepisy rozporządzeń unijnych obowiązują bezpośrednio i podlegają stosowaniu przez organy administracji na równi z przepisami krajowymi. Ma to istotne znaczenie również w tych przypadkach, w których przepisy krajowe należy interpretować z uwzględnieniem bezpośrednio obowiązujących rozporządzeń Unii Europejskiej oraz orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE.

6. NSA potwierdził znaczenie orzecznictwa TSUE

W uzasadnieniu przypomniano również wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 15 czerwca 2017 r. w sprawie C-513/15. NSA wskazał, że TSUE jednoznacznie przesądził, iż także używane ciągniki sprowadzane z państw trzecich muszą spełniać wymagania wynikające z przepisów homologacyjnych.

Stanowisko przedstawione w omawianym wyroku pozostaje zatem w pełni zgodne z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE.

Znaczenie wyroku dla praktyki

Choć wyrok zapadł na tle indywidualnej sprawy dotyczącej rejestracji używanego ciągnika rolniczego sprowadzonego spoza Unii Europejskiej, zawarte w nim tezy mają charakter uniwersalny i wyznaczają kierunek stosowania przepisów przez organy rejestrujące pojazdy.

Z uzasadnienia jednoznacznie wynika, że:

- pozytywny wynik badania technicznego nie zastępuje dokumentów wymaganych w procedurze rejestracji pojazdu,
- badanie techniczne i procedura homologacji pełnią odmienne funkcje i nie mogą być traktowane zamiennie,
- utrwalona praktyka organów administracji nie może usprawiedliwiać odstępowania od jednoznacznych przepisów prawa,
- organy rejestrujące są zobowiązane stosować zarówno przepisy krajowe, jak i bezpośrednio obowiązujące przepisy prawa Unii Europejskiej,
- zapowiedzi zmian legislacyjnych nie mogą wpływać na ocenę zgodności decyzji z obowiązującym prawem.

Znaczenie wyroku dla diagnostów samochodowych

Choć wyrok NSA dotyczy obowiązków organów rejestrujących pojazdy, zawarte w nim tezy mają również praktyczne znaczenie dla diagnostów samochodowych wykonujących badania techniczne. Pozwalają odpowiedzieć na kilka pytań, które coraz częściej pojawiają się podczas badań pojazdów sprowadzanych z państw trzecich.

1) Czy diagnosta samochodowy może odmówić wykonania badania technicznego?

Co do zasady - nie.

Jeżeli właściciel przedstawia pojazd do badania technicznego przewidzianego w art. 81 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, a identyfikacja pojazdu jest możliwa oraz nie zachodzą przesłanki uniemożliwiające przeprowadzenie badania wynikające z obowiązujących przepisów, diagnosta samochodowy powinien badanie wykonać. Sam fakt sprowadzenia pojazdu z państwa trzeciego, w tym z USA, nie stanowi podstawy do odmowy wykonania badania technicznego.

Stanowisko to znajduje pośrednie potwierdzenie w omawianym wyroku NSA, który wskazał, że badanie techniczne i procedura homologacji realizują odmienne cele.

2) Jakie obowiązki ma diagnosta samochodowy podczas badania?

Przeprowadzając badanie techniczne diagnosta samochodowy wykonuje czynności określone przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Badanie obejmuje między innymi ocenę

zgodności pojazdu z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów.

Oznacza to, że diagnosta samochodowy ma obowiązek ocenić również elementy objęte wymaganiami § 11 oraz załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów, w tym wymagania dotyczące tabliczki znamionowej.

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów przewiduje, że tabliczka znamionowa producenta powinna zawierać m.in. numer świadectwa homologacji typu WE albo numer świadectwa homologacji typu pojazdu. Diagnosta samochodowy jest obowiązany ocenić zgodność pojazdu z wymaganiami określonymi w obowiązujących przepisach. Jednocześnie ocena tabliczki znamionowej nie może być dokonywana w oderwaniu od dokumentów przedstawionych przez właściciela pojazdu.

W praktyce mogą występować przypadki, w których dokumenty rejestracyjne lub inne dokumenty dotyczące dopuszczenia pojazdu do ruchu zawierają informacje mające istotne znaczenie dla oceny zgodności pojazdu z obowiązującymi przepisami, choć nie wynikają one wprost z treści tabliczki znamionowej. Każdy przypadek powinien być zatem oceniany indywidualnie, z uwzględnieniem całokształtu dokumentacji pojazdu oraz obowiązujących przepisów.

3) Zaświadczenie z badania technicznego nie może zastępować dokumentów homologacyjnych

Istotne znaczenie ma również wzór zaświadczenia określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Przepisy wskazują z jakich dokumentów mogą pochodzić dane wpisywane do zaświadczenia, między innymi kategoria pojazdu, rodzaj pojazdu czy inne dane identyfikacyjne. W mojej ocenie diagnosta samochodowy nie powinien wpisywać danych, których nie może potwierdzić na podstawie dokumentów wskazanych w obowiązujących przepisach. Zaświadczenie z badania technicznego jest dokumentem urzędowym i nie może zastępować dokumentów wymaganych w procedurze homologacyjnej ani dokumentów stanowiących podstawę rejestracji pojazdu. Diagnosta samochodowy ponosi odpowiedzialność za prawidłowość danych wpisanych do zaświadczenia.

4) Czy kierować właściciela po odstąpieniu od warunków technicznych?

Omawiany wyrok NSA potwierdza, że problem braku dokumentów homologacyjnych nie jest tożsamy z niespełnieniem pojedynczego wymagania technicznego. Nie podzielam zatem poglądu, że właściwym rozwiązaniem jest kierowanie właściciela pojazdu do ministra właściwego do spraw transportu w celu uzyskania odstąpienia od warunków technicznych.

Jeżeli pojazd nie posiada dokumentów potwierdzających objęcie unijnym systemem homologacji lub inną podstawą dopuszczenia do ruchu, zastosowanie znajduje procedura dopuszczenia pojazdu do ruchu, a nie procedura uzyskania odstąpienia od określonego wymagania technicznego.

5) Czy wcześniejsza rejestracja zwalnia z obowiązku stosowania obowiązujących przepisów?

W mojej ocenie wcześniejsza rejestracja pojazdu nie zwalnia diagnosty samochodowego z obowiązku stosowania przepisów obowiązujących w dniu wykonywania badania technicznego. Diagnosta samochodowy dokonuje oceny zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz kryteriami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów.

Sam fakt wcześniejszej rejestracji nie stanowi przepisu zwalniającego z obowiązku oceny spełnienia wymagań technicznych. Również omawiany wyrok NSA podkreśla, że wcześniejsze działania organów administracji ani utrwalona praktyka nie mogą usprawiedliwiać odstępowania od jednoznacznych przepisów prawa.

Konkluzja

Omawiany wyrok nie zmienia zakresu kompetencji diagnostów samochodowych, jednak jednoznacznie potwierdza odrębność procedury badania technicznego od procedury homologacji oraz obowiązek organów działania zgodnie z prawem krajowym i prawem Unii Europejskiej.

Rozstrzygnięcie o zastosowaniu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu lub innej procedury dopuszczenia do ruchu nie należy do diagnosty samochodowego. Nie wyklucza to jednak możliwości wskazania przez niego w zaświadczeniu z badania technicznego lub w uwagach, że przedstawione dokumenty mogą wskazywać na konieczność przeprowadzenia procedury KIDP albo innej procedury przewidzianej przepisami. Ostateczna ocena w tym zakresie należy do właściwego organu.

Jednocześnie należy zauważyć, że wyrok nie przesądza wprost skutków wcześniejszej rejestracji pojazdu dla wykonywania kolejnych badań technicznych. W mojej ocenie sam fakt wcześniejszej rejestracji pojazdu nie determinuje wyniku kolejnego badania technicznego. Diagnosta dokonuje oceny zgodnie z przepisami obowiązującymi w dniu wykonywania badania.

Łódź, dnia 27-07-2026 r.

Grzegorz Krzemieniecki