

STANOWISKO PRAWNE

uzupełniające opinię SITK RP Oddział w Krośnie z dnia 28 maja 2026 r. dotyczącą możliwości przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu sprowadzonego z zagranicy bez tablic rejestracyjnych

W związku z pojawiającymi się wątpliwościami dotyczącymi możliwości przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu sprowadzonego z zagranicy przed jego pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności wątpliwości odnoszących się do § 1a rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, przedstawiam poniższe stanowisko stanowiące rozwinięcie zagadnień poruszonych w opinii SITK RP Oddział w Krośnie z dnia 28 maja 2026 r. Zgodnie z § 1a wskazanego rozporządzenia badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz po ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu. Jednocześnie w pkt 2 tego przepisu określono, że w przypadku okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pobranie danych następuje po przeprowadzeniu badania i jest poprzedzone wprowadzeniem danych badanego pojazdu, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy. Na tej podstawie formułowany jest pogląd, zgodnie z którym pojazd sprowadzony z zagranicy, który nie został jeszcze zarejestrowany w Polsce, może zostać poddany wyłącznie okresowemu badaniu technicznemu przed pierwszą rejestracją, natomiast przeprowadzenie dodatkowego badania technicznego takiego pojazdu miałyby być niedopuszczalne.

W mojej ocenie taka wykładnia § 1a jest zbyt daleko idąca. Opiera się na odczytaniu jednego przepisu w oderwaniu od pozostałych regulacji tego samego rozporządzenia, przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących identyfikacji i rejestracji pojazdu. Przede wszystkim § 1a nie stanowi, że przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może zostać przeprowadzone wyłącznie okresowe badanie techniczne. Nie zawiera również zakazu przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego. Tym bardziej nie wynika z niego, że brak tablic rejestracyjnych stanowi samoistną podstawę do odmowy przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego albo określenia jego wyniku jako negatywnego. Przepisu tego nie można analizować w oderwaniu od § 3 tego samego rozporządzenia, określającego zakres dodatkowych badań technicznych pojazdów.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 3 dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę albo przeprowadzane na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji obejmuje ustalenie danych pojazdu określonych przez starostę w skierowaniu lub przez posiadacza pojazdu we wniosku, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia. Już samo brzmienie tego przepisu wskazuje, że prawodawca przewidział dodatkowe badanie techniczne, którego celem może być ustalenie danych niezbędnych dopiero do rejestracji pojazdu. Trudno zatem pogodzić ten przepis z twierdzeniem, że dodatkowego badania technicznego pojazdu przed jego pierwszą rejestracją przeprowadzić nie można.

Jeszcze większe znaczenie dla analizowanego problemu ma § 3 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia. Przepis ten dotyczy pojazdu skierowanego przez starostę albo badanego na wniosek jego posiadacza, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska. Prawodawca posłużył się tutaj wprost określeniem „z dokumentów wymaganych do jego rejestracji”. Mamy więc do czynienia z dodatkowym badaniem technicznym pozostającym bezpośrednio w związku z procesem rejestracji pojazdu, którego potrzeba wynika właśnie z dokumentów wymaganych do tej rejestracji. Jeżeli z dokumentów wymaganych do rejestracji wynika, że pojazd uczestniczył w wypadku, przepisy przewidują dodatkowe badanie techniczne tego pojazdu. Przyjęcie, że najpierw należałoby pojazd zarejestrować, aby dopiero później można było przeprowadzić badanie wymagane właśnie w związku z dokumentami służącymi jego rejestracji, prowadziłoby do odwrócenia kolejności czynności wynikającej z funkcji tego przepisu.

Powstaje więc zasadnicze pytanie: jak pogodzić twierdzenie, że przed pierwszą rejestracją dopuszczalne jest wyłącznie okresowe badanie techniczne, z § 3 ust. 1 pkt 3 i 4 tego samego rozporządzenia, które wprost przewidują dodatkowe badania techniczne związane z ustaleniem danych niezbędnych do rejestracji oraz z dokumentami wymaganymi do rejestracji pojazdu?

Nie można również pominąć, że § 3, określając zakres poszczególnych dodatkowych badań technicznych, wielokrotnie odsyła do pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia. W pkt 0.1 dotyczącym tablic rejestracyjnych prawodawca posłużył się określeniem „Tablice rejestracyjne (jeżeli są wymagane)”. Nie ustanowił więc bezwzględnej zasady, zgodnie z którą każdy pojazd przedstawiony do badania technicznego musi posiadać tablice rejestracyjne. Z kolei pkt 0.2 dotyczy numeru identyfikacyjnego pojazdu VIN, numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz identyfikacji pojazdu. Wśród przewidzianych czynności wskazano między innymi porównanie zapisów ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. Co więcej, w przypadku braku danych prawodawca nie przewidział automatycznego zakończenia czynności ani obowiązku określenia wyniku badania jako negatywnego. Wskazał natomiast, że w takim przypadku postępuje się w szczegółowy sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia.

Nie można zatem utożsamiać braku tablic rejestracyjnych z brakiem możliwości identyfikacji pojazdu. Identyfikacja podczas badania technicznego odbywa się przede wszystkim poprzez jego indywidualne cechy identyfikacyjne, w szczególności numer VIN, numer nadwozia, podwozia lub ramy, oraz porównanie tych cech z przedstawionymi dokumentami i stanem faktycznym pojazdu.

Podobny kierunek wynika z przepisów dotyczących sporządzania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym. W objaśnieniu J przewidziano wpisywanie między innymi ustalonych danych niezbędnych do rejestracji pojazdu oraz zakresu i opisu stwierdzonych niezgodności danych pojazdu. Prawodawca zakłada zatem, że podczas badania technicznego dane pojazdu nie muszą być jedynie biernie odczytywane z wcześniej istniejącego wpisu. W określonych przypadkach mogą być podczas badania ustalone, weryfikowane albo może zostać stwierdzona ich niezgodność.

Szczególnego znaczenia nabiera w tym kontekście art. 80a ust. 2 pkt 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z tym przepisem w centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się dane o pojazdach wymienionych w art. 71 ust. 1, które nie zostały zarejestrowane, w stosunku do których między innymi przeprowadzono badania techniczne. Ustawodawca nie ograniczył tej regulacji wyłącznie do okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją. Posłużył się szerszym określeniem „przeprowadzono badania techniczne”. Sama ustawa przewiduje więc gromadzenie w CEP danych dotyczących pojazdów, które nie zostały zarejestrowane, a wobec których przeprowadzono badania techniczne. W tym świetle nie przekonuje argument, że skoro pojazd nie został jeszcze zarejestrowany i nie posiada tablic rejestracyjnych, to jego danych nie może być w CEP, a skoro nie można ich pobrać, przed pierwszą rejestracją można przeprowadzić wyłącznie okresowe badanie techniczne. Takie rozumowanie prowadziłoby do swoistego błędnego koła. Dodatkowego badania technicznego nie można byłoby przeprowadzić dlatego, że pojazd nie ma w CEP, podczas gdy ustawa przewiduje gromadzenie w CEP danych pojazdów niezarejestrowanych, wobec których przeprowadzono badania techniczne, a rozporządzenie przewiduje dodatkowe badania techniczne służące między innymi identyfikacji lub ustaleniu danych niezbędnych do rejestracji pojazdu.

W tym miejscu należy również odnieść się do funkcjonującej możliwości prerejestracji pojazdu w CEP dla potrzeb dodatkowego badania technicznego. Sama możliwość prerejestracji nie jest źródłem prawa i nie może samodzielnie przesądzać o dopuszczalności określonego rodzaju badania technicznego. Zależność należy jednak odczytywać odwrotnie.

To nie możliwość prerejestracji tworzy podstawę prawną do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego. Jeżeli przepisy przewidują przeprowadzanie badań technicznych pojazdów niezarejestrowanych oraz dodatkowe badania techniczne związane z identyfikacją, ustaleniem danych niezbędnych do rejestracji albo wcześniejszym udziałem pojazdu w wypadku, system teleinformatyczny powinien umożliwiać wykonanie tych przepisów. Prerejestracja jest więc technicznym instrumentem umożliwiającym realizację norm wynikających z przepisów, a nie źródłem tych norm.

Nie można również pominąć art. 71 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 71 ust. 2 pojazdy są dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 oraz są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice rejestracyjne. Spełnienie wymagań technicznych oraz rejestracja i wyposażenie pojazdu w tablice stanowią więc odrębne elementy warunkujące dopuszczenie pojazdu do ruchu. Sama czynność administracyjna polegająca na rejestracji pojazdu nie zastępuje oceny jego rzeczywistego stanu technicznego. Przyjęcie stanowiska, zgodnie z którym pojazd wymagający dodatkowego badania technicznego należy najpierw czasowo zarejestrować i wyposażyć w tablice rejestracyjne tylko po to, aby następnie można było przeprowadzić badanie mające zweryfikować jego stan techniczny, prowadzi do trudnego do zaakceptowania rezultatu.

Organ rejestrujący nie dokonuje oględzin pojazdu, nie sprawdza fizycznie numeru VIN, nie porównuje znajdujących się na pojeździe cech identyfikacyjnych z dokumentacją ani nie przeprowadza kontroli jego rzeczywistego stanu technicznego. Tymczasem zgodnie z art. 71 ust. 2 warunkiem dopuszczenia pojazdu do ruchu jest nie tylko jego rejestracja, lecz również spełnienie wymagań określonych w art. 66 ustawy.

Problem ten nabiera dodatkowego znaczenia w świetle bezpośrednio stosowanych przepisów prawa Unii Europejskiej. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013, nr 168/2013 oraz 2018/858 definiują rejestrację jako administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru rejestracyjnego, zarówno na stałe, jak i czasowo.

Powstaje zatem pytanie, kto i na jakim etapie dokonuje rzeczywistej identyfikacji konkretnego pojazdu przed jego rejestracją, skoro organ rejestrujący pojazd fizycznie nie ogląda. W polskim systemie to diagnosta podczas badania technicznego posiada instrumenty pozwalające na fizyczne sprawdzenie cech identyfikacyjnych pojazdu, porównanie dokumentów ze stanem faktycznym oraz ustalenie albo zweryfikowanie jego danych technicznych. Nie można przy tym pomijać hierarchii źródeł prawa.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury jest aktem wykonawczym do ustawy. Nie może ustanawiać ograniczeń pozostających w sprzeczności z ustawą ani być interpretowane w sposób prowadzący do pozbawienia znaczenia regulacji ustawowych. Tym bardziej krajowy akt wykonawczy nie może być interpretowany w sposób prowadzący do ustanowienia standardu niższego lub sprzecznego z bezpośrednio stosowanymi przepisami prawa Unii Europejskiej. Dlatego § 1a należy odczytywać łącznie z § 3 tego samego rozporządzenia, zasadami identyfikacji pojazdu określonymi w pkt 0 działu I załącznika nr 1 oraz z art. 66, art. 71, art. 80a i art. 81 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

§ 1a określa sposób postępowania związany z pobieraniem danych identyfikujących pojazd z centralnej ewidencji pojazdów. Nie zawiera natomiast normy ustanawiającej generalny zakaz przeprowadzania dodatkowych badań technicznych pojazdów przed ich pierwszą rejestracją. Nie zawiera również przepisu nakazującego określenie wyniku dodatkowego badania technicznego jako negatywnego wyłącznie z powodu braku tablic rejestracyjnych. W analizie tego problemu należy również uwzględnić obowiązki organu rejestrującego, ponieważ diagnosta nie dokonuje rejestracji pojazdu ani nie podejmuje decyzji o jego dopuszczeniu do ruchu.

Sporządzenie dokumentów z badania technicznego nie powoduje jeszcze, że pojazd zostaje zarejestrowany i funkcjonuje w obrocie prawnym z określonymi danymi technicznymi. Rejestracja jest odrębnym postępowaniem administracyjnym prowadzonym przez właściwy organ. Przepisy dotyczące szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu nakładają na organ rejestrujący obowiązek sprawdzenia dokumentów przedstawionych do rejestracji oraz zgodności zawartych w nich danych dotyczących pojazdu, w tym jego cech identyfikacyjnych i danych technicznych. Nie jest więc prawidłowe przedstawianie procesu rejestracji w taki sposób, jak gdyby dane ustalone podczas badania technicznego były automatycznie i bez jakiegokolwiek weryfikacji przenoszone do dokumentów rejestracyjnych. Jeżeli organ rejestrujący stwierdzi niezgodność danych technicznych pojazdu albo niezgodność pomiędzy dokumentami przedstawionymi do rejestracji, nieprawidłowości te powinny zostać wyjaśnione przed zakończeniem postępowania i dokonaniem rejestracji.

Nie można z jednej strony przyjąć dokumentów, przeprowadzić ich weryfikację, zarejestrować pojazd i wydać dowodu rejestracyjnego, a następnie, po stwierdzeniu nieprawidłowości,

całkowicie pomijać fakt, że przepisy nakładały również na organ rejestrujący obowiązek wcześniejszego sprawdzenia zgodności danych dotyczących pojazdu.

Nie oznacza to przeniesienia na organ rejestrujący odpowiedzialności za prawidłowość badania technicznego. Diagnosta odpowiada za czynności należące do jego kompetencji. Nie można jednak analizować całego ciągu zdarzeń tak, jak gdyby pomiędzy sporządzeniem dokumentacji z badania technicznego a dopuszczeniem pojazdu do ruchu nie występował kolejny, przewidziany prawem etap weryfikacji dokumentów i danych pojazdu. Ma to szczególne znaczenie w przypadku, gdy sam organ stwierdza następnie, że pojazd został „zarejestrowany z naruszeniem przepisów”.

- ❖ Jeżeli pojazd został zarejestrowany z naruszeniem przepisów, ustalenia nie powinny ograniczać się wyłącznie do oceny czynności diagnosty. Należy również wyjaśnić, dlaczego nieprawidłowość nie została stwierdzona podczas postępowania rejestracyjnego, mimo że organ miał obowiązek weryfikacji przedstawionych dokumentów i danych technicznych.
- ❖ Jeżeli kwestionowana obecnie niezgodność była tak oczywista i jednoznaczna, jak przedstawia ją organ, powstaje pytanie, dlaczego nie została dostrzeżona podczas obowiązkowej weryfikacji dokumentów przed rejestracją pojazdu.
- ❖ Jeżeli natomiast jej ustalenie wymagało dopiero późniejszej pogłębionej analizy dokumentacji, wykładni przepisów, ustalenia znaczenia zagranicznych dokumentów albo rozstrzygnięcia wątpliwości dotyczących klasyfikacji lub parametrów technicznych pojazdu, okoliczność ta również powinna zostać uwzględniona przy ocenie zachowania diagnosty.

Nie można bowiem z jednej strony przedstawiać określonego działania diagnosty jako oczywistego i jednoznacznego naruszenia przepisów, a z drugiej całkowicie pomijać faktu, że organ wyposażony w kompetencje do weryfikacji dokumentów i danych pojazdu nie stwierdził tej nieprawidłowości podczas prowadzonego przez siebie postępowania. Jeżeli organ obecnie uznaje, że pojazd został zarejestrowany z naruszeniem obowiązujących przepisów, a dane techniczne ujawnione w dowodzie rejestracyjnym i centralnej ewidencji pojazdów są nieprawidłowe, ustalenie takie nie powinno ograniczać się wyłącznie do postępowania wobec diagnosty. Powinno również skutkować podjęciem odpowiednich czynności dotyczących samej rejestracji pojazdu oraz danych, które organ uznaje obecnie za niezgodne z obowiązującymi przepisami. Nie można bowiem z jednej strony twierdzić, że nieprawidłowość jest na tyle istotna, że uzasadnia podejmowanie działań wobec diagnosty, a z drugiej pozostawiać bez dalszych czynności pojazd funkcjonujący w obrocie prawnym z danymi, które według tego samego organu są nieprawidłowe.

Jeżeli dopuszczenie konkretnego pojazdu do ruchu z parametrami wynikającymi z zagranicznych dokumentów wymaga np. uzyskania odstępstwa od warunków technicznych, również ta okoliczność powinna zostać uwzględniona w dalszym postępowaniu dotyczącym samego pojazdu.

Samo sporządzenie dokumentacji z badania technicznego nie wprowadziło jeszcze pojazdu do obrotu prawnego i nie doprowadziło do jego dopuszczenia do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dokumentacja została następnie przedstawiona organowi rejestrującemu i podlegała przewidzianej przepisami weryfikacji. Gdyby na tym etapie organ, wykonując obowiązek weryfikacji danych technicznych, stwierdził niezgodności podnoszone obecnie, pojazd nie zostałby zarejestrowany z kwestionowanymi danymi do czasu ich

wyjaśnienia. Właściciel zostałby skierowany do SKP w celu wyjaśnienia stwierdzonych niezgodności i, jeżeli byłoby to możliwe, odpowiedniego skorygowania dokumentacji, a w przypadku stwierdzenia, że określone parametry pojazdu wymagają podjęcia dodatkowych czynności, w tym np. uzyskania odstępstwa od warunków technicznych - do podjęcia właściwych czynności w tym zakresie.

Nie doszłoby wówczas do powstania stanu prawnego, w którym pojazd został zarejestrowany i dopuszczony do ruchu z danymi technicznymi, które są następnie kwestionowane. Nie sposób zatem analizować takiego stanu wyłącznie przez pryzmat czynności diagnosty, z pominięciem obowiązków organu rejestrującego oraz faktu, że dopiero pozytywne zakończenie odrębnego postępowania rejestracyjnego doprowadziło do funkcjonowania pojazdu w obrocie prawnym z kwestionowanymi danymi.

W konsekwencji, po przeanalizowaniu § 1a w powiązaniu z pozostałymi przepisami rozporządzenia oraz ustawy - Prawo o ruchu drogowym, nie znajduję podstaw do przyjęcia, że sam brak tablic rejestracyjnych pojazdu sprowadzonego z zagranicy stanowi przeszkodę prawną do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, w tym badania związanego z wcześniejszym udziałem pojazdu w wypadku, jeżeli pojazd może zostać jednoznacznie zidentyfikowany, a wymagane czynności mogą zostać przeprowadzone zgodnie z zakresem określonym w obowiązujących przepisach.

Odmienne stanowisko wymaga wskazania konkretnej normy prawnej, z której wynika zakaz przeprowadzenia takiego dodatkowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją albo obowiązek określenia jego wyniku jako negatywnego wyłącznie z powodu braku tablic rejestracyjnych.

Samo powołanie § 1a takiej normy nie tworzy.

Zastrzeżenie dotyczące charakteru i zakresu stanowiska

Niniejsze stanowisko ma charakter ogólny i analityczno-informacyjny. Przedstawia ocenę autora dotyczącą wykładni wskazanych w nim przepisów, według stanu prawnego obowiązującego na dzień jego sporządzenia. Może służyć jako materiał pomocniczy przy formułowaniu argumentacji prawnej, nie stanowi jednak indywidualnej porady prawnej ani analizy wszystkich okoliczności konkretnej sprawy.

Przedstawiona wykładnia nie jest wiążąca dla organów administracji publicznej ani sądów. Rozstrzygnięcia wydane dotychczas w innych sprawach, w tym zgodne z prezentowanym stanowiskiem, nie przesądzają sposobu rozstrzygnięcia kolejnych spraw.

Autor nie ponosi odpowiedzialności za skutki wykorzystania stanowiska bez uwzględnienia okoliczności konkretnej sprawy albo zmian stanu prawnego następujących po dniu jego sporządzenia, z zastrzeżeniem przypadków, w których wyłączenie odpowiedzialności jest niedopuszczalne na podstawie obowiązujących przepisów. Przed wykorzystaniem stanowiska w indywidualnej sprawie należy zweryfikować aktualny stan prawny i jej okoliczności faktyczne, a w razie potrzeby zasięgnąć pomocy adwokata lub radcy prawnego.

Łódź, dnia 16-09-2026r.

Z poważaniem

Grzegorz Krzemieniecki