

Stanowisko prawne

sporządzone przez „SUNRISE” P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki w sprawie rażącej niezgodności praktyki tzw. „dopełniania” terminów okresowych badań technicznych pojazdów z obowiązującym porządkiem prawnym

Niniejszy dokument stanowi stanowisko prawne o charakterze analitycznym i systemowym, sporządzone w celu dokonania kompleksowej oceny zgodności praktyki polegającej na wyznaczaniu terminów okresowych badań technicznych pojazdów poprzez ich tzw. „dopełnianie” z obowiązującymi przepisami prawa krajowego, zasadami techniki prawodawczej, utrwalonym orzecnictwem sądów administracyjnych oraz standardami wynikającymi z prawa Unii Europejskiej.

Celem niniejszego stanowiska jest nie tylko przedstawienie wykładni przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, lecz przede wszystkim rekonstrukcja normy prawnej regulującej system okresowych badań technicznych pojazdów, z uwzględnieniem jej struktury, funkcji oraz miejsca w systemie prawa. Dokument ma na celu jednoznaczne rozstrzygnięcie, czy dopuszczalne jest wyznaczanie terminów badań technicznych w oparciu o daty hipotetyczne lub niewynikające z faktycznego przebiegu zdarzeń prawnych, w szczególności poprzez odwołanie się do konstrukcji „dopełniania” okresów ustawowych.

Stanowisko obejmuje analizę literalną, systemową, funkcjonalną oraz prounijną, a także odnosi się do praktyki stosowania prawa przez organy administracji, podmioty rynku ubezpieczeniowego oraz do dostępnego orzecnictwa sądowego. Przyjęta metodologia opiera się na założeniu, że wykładnia przepisów regulujących obowiązki o charakterze publicznoprawnym musi mieć charakter ścisły i nie może prowadzić do tworzenia norm niewyrażonych w przepisach, ani do rekonstruowania zdarzeń prawnych, które w rzeczywistości nie miały miejsca.

Praktyka polegająca na wyznaczaniu terminu następnego okresowego badania technicznego pojazdu poprzez jego tzw. „dopełnianie” do określonego okresu od dnia pierwszej rejestracji, w sytuacji gdy nie zostały spełnione ustawowe przesłanki zastosowania wyjątku przewidzianego w art. 81 ust. 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, pozostaje pozbawiona podstawy prawnej, stanowi niedopuszczalną rekonstrukcję normy prawnej w drodze wykładni rozszerzającej przepisu szczególnego oraz prowadzi do przypisywania skutków prawnych zdarzeniom, które w rzeczywistości nie miały miejsca.

W konsekwencji, w przypadku uchybienia terminowi przeprowadzenia badania technicznego, wyznaczenie kolejnego terminu może nastąpić wyłącznie w oparciu o normę generalną wynikającą z art. 81 ust. 5 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, tj. poprzez określenie go na okres jednego roku od dnia faktycznego przeprowadzenia badania technicznego, bez możliwości odwoływania się do dat hipotetycznych, przewidywanych lub wynikających z wcześniejszego, przerwane go cyklu badań.

Ustalenie prawidłowego sposobu wyznaczania terminu następnego okresowego badania technicznego pojazdu wymaga rozpoczęcia analizy nie od praktyki stosowania prawa, lecz od rekonstrukcji samej normy prawnej zawartej w art. 81 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, przy uwzględnieniu zasad techniki prawodawczej, które określają sposób budowy i rozumienia przepisów prawa. Dopiero bowiem prawidłowe odtworzenie struktury normatywnej pozwala ocenić, czy dopuszczalne jest posługiwanie się konstrukcjami niewyrażonymi wprost w przepisie, takimi jak tzw. „dopełnianie” terminu badania technicznego.

Punktem wyjścia jest norma generalna zawarta w art. 81 ust. 5 ustawy, zgodnie z którą okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, z zastrzeżeniem ustępów 6-10. Norma ta ma charakter powszechny i podstawowy - obejmuje wszystkie pojazdy i stanowi zasadę systemową funkcjonowania badań technicznych. Jej znaczenie nie polega wyłącznie na wskazaniu jednego z możliwych wariantów postępowania, lecz na ustanowieniu domyślnego modelu prawnego, od którego odstępstwa są dopuszczalne jedynie wówczas, gdy wynikają wprost z przepisu szczególnego. Zgodnie z § 21 Zasad Techniki Prawodawczej przepis ogólny wyznacza regułę, a przepisy szczególne mogą ją modyfikować tylko w zakresie wyraźnie określonym przez ustawodawcę. Oznacza to, że każda sytuacja, w której nie można zastosować przepisu szczególnego, powoduje automatyczny powrót do normy generalnej, bez potrzeby jej dodatkowego „przywracania” czy rekonstruowania.

Ustawa - Prawo o ruchu drogowym nie zawiera żadnej normy sanacyjnej pozwalającej na usunięcie skutków uchybienia terminowi badania technicznego poprzez późniejsze „wyrównanie” lub „odtworzenie” cyklu badań. Brak jest przepisu, który zezwalałby na przywrócenie utraconego etapu cyklu 3-2-1, jego kontynuację mimo niespełnienia przesłanek albo wyznaczenie terminu kolejnego badania według daty, która nie odpowiada rzeczywistemu przebiegowi zdarzeń. Skoro ustawodawca nie przewidział mechanizmu sanowania spóźnienia, to niedopuszczalne jest konstruowanie go w drodze praktyki administracyjnej, zwyczaju branżowego lub wykładni prowadzącej do uzupełniania ustawy o treści, których ona nie zawiera.

Przepisem szczególnym jest art. 81 ust. 6 ustawy, który wprowadza odmienny, uprzywilejowany cykl badań technicznych dla określonych kategorii pojazdów. Konstrukcja tego przepisu ma charakter sekwencyjny i opiera się na trzech kolejnych etapach: pierwsze badanie przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie badanie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania, a następnie badania coroczne. Już na poziomie językowym widoczna jest szczególna konstrukcja drugiego etapu, w którym ustawodawca posłużył się spójnikiem „i”, łącząc dwa warunki: upływ 5 lat od pierwszej rejestracji oraz upływ maksymalnie 2 lat od poprzedniego badania. Zgodnie z utrwalonym znaczeniem językowym oraz zasadami wykładni prawa spójnik „i” ma charakter koniunkcyjny, co oznacza konieczność jednoczesnego spełnienia obu przesłanek. Nie jest to zatem alternatywa, lecz kumulacja warunków. W konsekwencji brak spełnienia któregokolwiek z nich powoduje niemożność zastosowania tej części przepisu.

W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, że ustawa nie przewiduje żadnego marginesu tolerancji, okresu ochronnego ani konstrukcji „nieistotnego opóźnienia”, która pozwalałaby uznać, że przekroczenie terminu pierwszego badania o kilka dni, tygodni czy miesięcy pozostaje bez wpływu na dalszy bieg cyklu badań technicznych. W prawie publicznym niedopuszczalne jest dopisywanie przez wykładnię wyjątków od obowiązku ustawowego tam,

gdzie ustawodawca ich nie ustanowił. Jeżeli zatem termin graniczny został określony jednoznacznie, to jego przekroczenie - niezależnie od skali uchybienia - wywołuje skutki prawne przewidziane przez ustawę i eliminuje możliwość dalszego stosowania wyjątku.

Powyższa konstatacja znajduje jednoznaczne potwierdzenie w konsekwencjach praktycznych stosowania konstrukcji „dopełniania”. Jeżeli bowiem przyjąć, że przekroczenie terminu - nawet o kilka dni - nie wpływa na dalszy bieg cyklu badań, to prowadzi to do sytuacji, w których okres ważności badania technicznego zostaje ustalony w sposób skrajnie skrócony i całkowicie przypadkowy.

Ilustracją tego zjawiska są następujące przykłady, przy założeniu że pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy w dniu 23 lipca 2021 r.:

- data pierwszego badania okresowego: 23.07.2026 godz. 14:00 -> ważność badania: 10 godzin,
- data pierwszego badania okresowego: 23.07.2026 godz. 21:00 -> ważność badania: 3 godziny,
- data pierwszego badania okresowego: 22.07.2026 -> ważność badania: 1 dzień,
- data pierwszego badania okresowego: 21.07.2026 -> ważność badania: 2 dni,
- data pierwszego badania okresowego: 18.07.2026 -> ważność badania: 5 dni,
- data pierwszego badania okresowego: 28.11.2025 -> ważność badania: ok. 8 miesięcy,
- data pierwszego badania okresowego: 20.06.2025 -> ważność badania: ok. 13 miesięcy.

Powyższe przykłady jednoznacznie pokazują, że przyjęcie konstrukcji „dopełniania” prowadzi do całkowicie przypadkowego i nieprzewidywalnego kształtowania okresów ważności badań technicznych. Okresy te nie wynikają z żadnej normy prawnej, lecz stanowią efekt arbitralnego odniesienia do daty, która nie odpowiada rzeczywistemu przebiegowi zdarzeń. Tego rodzaju rezultat pozostaje w oczywistej sprzeczności z zasadą pewności prawa, zasadą równości wobec prawa oraz z funkcją systemu badań technicznych, jaką jest zapewnienie regularnej i rzeczywistej kontroli stanu technicznego pojazdów.

Na tym etapie kluczowe znaczenie ma ustalenie, czy możliwe jest „odtworzenie” lub „uzupełnienie” przesłanek przepisu szczególnego w sytuacji, gdy nie zostały one spełnione w rzeczywistości. Odpowiedź na to pytanie wynika bezpośrednio z zasad techniki prawodawczej, w szczególności z § 23 ZTP, który wyraża zakaz wykładni rozszerzającej przepisów szczególnych. Wyjątek od zasady nie może być interpretowany w sposób prowadzący do jego rozszerzenia, ani tym bardziej do jego sztucznego przywracania w sytuacji, gdy jego przesłanki nie zostały spełnione. Przepis szczególny działa wyłącznie w granicach określonych przez ustawodawcę, a jego zastosowanie jest warunkowe. Nie istnieje zatem żadna podstawa prawna do tego, aby w przypadku niespełnienia warunku przeprowadzenia pierwszego badania w terminie 3 lat od pierwszej rejestracji, możliwe było kontynuowanie cyklu 3-2-1 poprzez odwołanie się do daty hipotetycznej lub „należnej”.

W tym miejscu ujawnia się zasadnicza wada konstrukcyjna praktyki określanej jako „dopełnianie”. Zakłada ona bowiem, że mimo braku przeprowadzenia badania technicznego w wymaganym terminie, możliwe jest wyznaczenie kolejnego terminu tak, jakby badanie to zostało przeprowadzone prawidłowo, a cykl badań przebiegał bez zakłóceń. W istocie oznacza to przypisanie znaczenia prawnego zdarzeniu, które nie miało miejsca, a więc konstrukcji czysto hipotetycznej, pozbawionej odpowiednika w rzeczywistości. Tymczasem przepisy art. 81 ustawy operują wyłącznie kategorią zdarzeń faktycznych, takich jak „dzień przeprowadzenia badania technicznego”. Ustawodawca nie posługuje się kategoriami zdarzeń hipotetycznych,

przewidywanych ani domniemanych. Brak jest również jakiegokolwiek odesłania, które pozwalałoby na przyjęcie, że termin badania może być liczony od daty wpisanej w dowodzie rejestracyjnym przez organ rejestrujący, jeżeli data ta nie odpowiada rzeczywistemu przebiegowi zdarzeń. Zgodnie z § 22 ZTP niedopuszczalne jest domniemywanie norm niewyrażonych w przepisie. W konsekwencji przyjęcie konstrukcji „dopełniania” oznacza wprowadzenie do systemu prawnego nowej normy, której ustawodawca nie przewidział. Dla dalszego biegu cyklu badań technicznych konieczne jest istnienie rzeczywistego zdarzenia prawnego stanowiącego jego podstawę. W przypadku uchybienia terminowi pierwszego badania nie dochodzi do powstania zdarzenia bazowego, które mogłoby stanowić punkt odniesienia dla dalszych etapów cyklu 3-2-1. Nie istnieje zatem ani prawna, ani logiczna możliwość „kontynuowania” cyklu, skoro zabrakło zdarzenia, od którego cykl ten miał się rozwijać.

Analizując tę konstrukcję w świetle elementarnej logiki oraz zasad rachuby czasu, należy zauważyć, że jej zastosowanie prowadzi do dalszych, oczywistych sprzeczności. Przyjęcie metody „dopełniania” oznacza bowiem konieczność wyznaczania kolejnych terminów badań technicznych w oparciu o datę, która w sensie prawnym nie istnieje, ponieważ nie odpowiada żadnemu rzeczywistemu zdarzeniu. W ujęciu modelowym prowadzi to do sytuacji, w której należałoby przyjąć możliwość operowania na datach abstrakcyjnych, takich jak przykładowo „30 lutego”, tj. dniu, który nie występuje w kalendarzu.

Tego rodzaju konstrukcja ujawnia wewnętrzną niespójność omawianej praktyki. Jeżeli bowiem metoda wyznaczania terminu wymaga odwołania się do punktu wyjścia, który nie istnieje w rzeczywistości ani w systemie prawa, to nie może prowadzić do uzyskania prawidłowego rezultatu. Nie jest to wówczas żadna dopuszczalna metoda wykładni ani stosowania prawa, lecz czysto teoretyczna konstrukcja oparta na fikcji.

W konsekwencji „dopełnianie” nie tylko narusza przepisy ustawy, lecz także pozostaje sprzeczne z podstawowymi zasadami rachuby czasu oraz logiki systemu prawnego, który operuje wyłącznie na zdarzeniach rzeczywistych i weryfikowalnych.

Analiza systemowa prowadzi do identycznych wniosków. Struktura art. 81 ustawy ma charakter uporządkowany i hierarchiczny. Najpierw ustanowiona jest norma generalna, następnie wyjątki o charakterze szczególnym, które działają w określonej kolejności i przy spełnieniu określonych warunków. Zgodnie z § 24 ZTP przepisy szczegółowe funkcjonują w ramach struktury wyznaczonej przez przepisy ogólne i nie mogą być stosowane poza swoim zakresem. Przerwanie sekwencji przewidzianej w przepisie - w tym przypadku poprzez nieprzeprowadzenie badania w terminie - powoduje utratę możliwości dalszego stosowania wyjątku. Nie istnieje mechanizm „powrotu” do cyklu szczególnego ani jego kontynuacji w oparciu o założenia hipotetyczne. Próba takiej rekonstrukcji prowadzi do naruszenia spójności systemu prawa, ponieważ eliminuje znaczenie warunków przewidzianych przez ustawodawcę.

Równie istotna jest analiza funkcjonalna. System badań technicznych pojazdów ma zapewniać rzeczywistą kontrolę stanu technicznego pojazdu w określonych odstępach czasu. Jeżeli pojazd nie został poddany badaniu w wymaganym terminie, to w sensie prawnym traci ciągłość dopuszczenia do ruchu. Potwierdza to orzecznictwo sądów administracyjnych, w szczególności wyrok WSA w Olsztynie z dnia 7 lipca 2022 r., w którym wskazano, że brak aktualnego badania technicznego jest skorelowany z brakiem zdatności pojazdu do ruchu. Oznacza to, że nieprzeprowadzenie badania w terminie nie jest neutralne prawnie - prowadzi do powstania

stanu, którego nie można „naprawić wstecz”. Każda próba przyjęcia, że pojazd mimo braku badania pozostaje w tym samym cyklu, prowadziłaby do fikcji prawnej, polegającej na uznaniu, że badanie zostało przeprowadzone, choć w rzeczywistości nie miało to miejsca.

Wnioski wynikające z analizy funkcjonalnej znajdują dodatkowe potwierdzenie w orzecznictwie sądów powszechnych. W wyroku Sądu Rejonowego Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku z dnia 19 maja 2016 r. (sygn. III W 878/15) jednoznacznie wskazano, że obowiązek przedstawienia pojazdu do okresowego badania technicznego ma charakter bezwzględny i aktualizuje się niezależnie od stanu technicznego pojazdu oraz sposobu jego użytkowania.

Sąd podkreślił, że właściciel pojazdu, który nie jest zdolny do samodzielnego poruszania się, zobowiązany jest do jego dostarczenia na badanie techniczne nawet przy użyciu lawety, niezależnie od tego, że wynik badania byłby negatywny. Oznacza to, że ustawodawca wiąże skutki prawne wyłącznie z faktem przeprowadzenia badania technicznego jako zdarzenia rzeczywistego, a nie z jego hipotetycznym przebiegiem czy przewidywanym wynikiem.

W konsekwencji brak przeprowadzenia badania w ustawowym terminie nie może być traktowany jako stan neutralny ani podlegający „uzupełnieniu” w drodze późniejszego działania. Przeciwnie - powoduje on przerwanie ciągłości dopuszczenia pojazdu do ruchu i eliminuje możliwość odwoływania się do wcześniejszego cyklu badań technicznych. Każda próba wyznaczenia terminu kolejnego badania w oparciu o założenie, że badanie zostało przeprowadzone w terminie, prowadziłaby do nadania skutków prawnych konstrukcji nieistniejącej w rzeczywistości, co pozostaje w oczywistej sprzeczności z konstrukcją normy wynikającej z art. 81 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Analiza przedstawionego zagadnienia wymaga również odniesienia do standardów wynikających z prawa Unii Europejskiej, w szczególności do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.

Dyrektywa ta ustanawia minimalne wymagania w zakresie częstotliwości badań technicznych oraz zasad ich przeprowadzania, nakładając na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym podlegały badaniom w sposób rzeczywisty, przewidywalny oraz skuteczny, odpowiadający celowi zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska. Zgodnie z art. 5 ust. 1 i 3 dyrektywy państwa członkowskie są zobowiązane do ustanowienia systemu badań technicznych zapewniającego regularność i racjonalność okresów pomiędzy kolejnymi badaniami.

W tym kontekście kluczowe znaczenie ma zasada skuteczności prawa Unii Europejskiej (effet utile), zgodnie z którą przepisy krajowe powinny być interpretowane i stosowane w sposób zapewniający pełną realizację celu dyrektywy. Niedopuszczalne są zatem takie interpretacje prawa krajowego, które prowadzą do rezultatów sprzecznych z funkcją regulacji unijnej, w szczególności do sytuacji, w których system badań technicznych traci swoją przewidywalność, ciągłość oraz zdolność do rzeczywistej kontroli stanu technicznego pojazdów.

Praktyka polegająca na tzw. „dopełnianiu” terminów badań technicznych pozostaje w sprzeczności z powyższymi wymaganiami, ponieważ prowadzi do wyznaczania terminów w sposób oderwany od faktycznego przebiegu zdarzeń, a w konsekwencji do powstawania okresów ważności badań o charakterze przypadkowym, niejednorodnym i pozbawionym

racjonalnego uzasadnienia. W skrajnych przypadkach skutkuje to wyznaczaniem terminów kolejnych badań na okres kilku dni lub nawet godzin, co pozostaje oczywiście sprzeczne z ideą „rozsądnych okresów” pomiędzy badaniami technicznymi.

W konsekwencji należy przyjąć, że wykładnia przepisów krajowych dopuszczająca „dopełnianie” terminów badań technicznych prowadziłaby do naruszenia obowiązku zapewnienia skuteczności prawa Unii Europejskiej, a tym samym jest niedopuszczalna. Prawidłowa interpretacja przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym powinna zatem uwzględniać konieczność zachowania rzeczywistego, a nie fikcyjnego charakteru terminów badań technicznych, co wprost wyklucza możliwość posługiwania się konstrukcjami opartymi na zdarzeniach, które nie miały miejsca.

Z perspektywy standardów wynikających z prawa Unii Europejskiej praktyka „dopełniania” potwierdza swoją niezgodność z wymaganiem przewidywalnych, rzeczywistych i racjonalnych okresów pomiędzy badaniami technicznymi. Prowadzi ona bowiem do ustalania terminów w sposób przypadkowy i nierówny, a w skrajnych przypadkach do powstawania okresów ważności liczonych w dniach lub godzinach. Tego rodzaju rezultat nie daje się pogodzić ani z celem dyrektywy 2014/45/UE, ani z wymaganiem skutecznego i realnego systemu kontroli stanu technicznego pojazdów.

Na sprzeczność praktyki „dopełniania” z przepisami wskazuje również orzecznictwo. W wyroku WSA w Poznaniu (III SA/Po 959/13) zakwestionowano wyznaczenie terminu następnego badania poprzez jego dopełnienie do 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, uznając takie działanie za niezgodne z przepisami ustawy. Choć wyrok ten zapadł w konkretnej sprawie, jego znaczenie polega na potwierdzeniu, że organy nadzoru traktują „dopełnianie” jako nieprawidłowość, a nie dopuszczalną interpretację prawa.

W tym kontekście należy podkreślić, że praktyka stosowania prawa, nawet jeśli występuje w części stacji kontroli pojazdów lub bywa aprobowana przez niektóre organy, nie może zastępować normy ustawowej ani modyfikować jej treści. Utrwalona praktyka administracyjna, zwyczaj branżowy czy powielane stanowiska interpretacyjne nie mają charakteru prawotwórczego. Jeżeli zatem praktyka „dopełniania” nie znajduje oparcia w ustawie, to jej wieloletnie stosowanie nie prowadzi do jej legalizacji, lecz jedynie do utrwalenia stanu niezgodnego z prawem. Odnosi się to również do jednostkowych rozstrzygnięć, w których organy administracji lub sądy opierają się w istocie na stanowisku organu nadzoru bez przeprowadzenia pełnej, samodzielnej wykładni przepisów prawa. Tego rodzaju incydentalne rozstrzygnięcia nie tworzą utrwalonej linii orzeczniczej i nie mogą stanowić podstawy do kształtowania praktyki stosowania prawa, zwłaszcza w sytuacji, gdy pozostają w sprzeczności z wynikami wykładni literalnej, systemowej i funkcjonalnej przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Stanowiska organów nadzoru nie stanowią źródła prawa powszechnie obowiązującego, a ich bezpośrednio przyjmowanie bez przeprowadzenia samodzielnej analizy normy prawnej prowadziłoby do niedopuszczalnego nadania praktyce administracyjnej charakteru normatywnego.

Dodatkowego potwierdzenia dostarcza praktyka podmiotów rynku ubezpieczeniowego. Stanowisko PZU wskazuje jednoznacznie, że w przypadku uchybienia terminowi badania technicznego kolejny termin powinien być wyznaczony na okres jednego roku od dnia badania, a nie poprzez dopełnienie do wcześniejszych okresów. Jednocześnie podkreślana jest odpowiedzialność diagnosty za prawidłowe wyznaczenie terminu, co oznacza, że przyjęcie

nieprawidłowej metody może prowadzić do konsekwencji finansowych. Analogiczne podejście prezentowane jest w materiałach szkoleniowych Policji, które przewidują możliwość zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadku stwierdzenia nieprawidłowego wyznaczenia terminu badania.

Wszystkie powyższe elementy prowadzą do jednego, spójnego wniosku. Przepis art. 81 ust. 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym może być stosowany wyłącznie wówczas, gdy jego przesłanki zostały spełnione w rzeczywistości. Uchybienie terminowi pierwszego badania eliminuje możliwość dalszego stosowania tego przepisu i powoduje konieczność powrotu do normy generalnej określonej w art. 81 ust. 5. Nie istnieje żadna podstawa prawna do rekonstruowania cyklu badań poprzez odwołanie się do dat hipotetycznych ani do wyznaczania terminów poprzez ich „dopełnianie”. Każda taka praktyka stanowi w istocie tworzenie normy prawnej przez stosującego prawo, co pozostaje w sprzeczności z zasadą legalizmu oraz zasadami techniki prawodawczej.

W szczególności należy podkreślić, że brak jest jakiegokolwiek normy prawnej, która uprawniałaby diagnostę do korygowania skutków uchybienia terminowi badania technicznego poprzez odwołanie się do hipotetycznego przebiegu cyklu badań, co oznacza, że każda taka praktyka stanowi działanie ultra vires, tj. poza granicami przyznanych kompetencji.

W konsekwencji należy przyjąć, że w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego po upływie ustawowego terminu, diagnosta jest zobowiązany do wyznaczenia kolejnego terminu zgodnie z zasadą coroczności, licząc go od dnia faktycznego przeprowadzenia badania. Jakiegokolwiek odstępstwo od tej zasady, polegające na „dopełnianiu” okresu do 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, jest działaniem pozbawionym podstawy prawnej, sprzecznym z konstrukcją normy zawartej w art. 81 ustawy oraz z zasadami jej wykładni.

Taka praktyka narusza również zasadę pewności prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji RP, ponieważ prowadzi do nieprzewidywalnego i nierównego kształtowania sytuacji prawnej uczestników ruchu drogowego.

Łódź, dnia 18-04-2026 r.

Grzegorz Krzemieniecki