



**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

Sporządzono dnia 28 maja 2026 r

O P I N I A

Celem niniejszej opinii jest udzielenie odpowiedzi na pytanie:

Czy diagnosta samochodowy może przeprowadzić dodatkowe badanie techniczne, w tym wypadkowe, pojazdu sprowadzonego z zagranicy bez tablic rejestracyjnych i określić wynik badania jako pozytywny, jeżeli pojazd jest sprawny?

Odpowiedź na pytanie:

Tak, diagnosta samochodowy może przeprowadzić dodatkowe badanie techniczne, w tym wypadkowe, pojazdu sprowadzonego z zagranicy bez tablic rejestracyjnych i określić wynik badania jako pozytywny, jeżeli pojazd jest sprawny.

.....

Wg niektórych osób diagnosta może przeprowadzić identyfikację pojazdu, którego zdjęcie znajduje się poniżej podczas okresowego badania technicznego przed rejestracją w Polsce i określić jego wynik jako POZYTYWNY.



Wg tych samych osób diagnosta może przeprowadzić identyfikację takiego pojazdu podczas dodatkowego badania technicznego przed rejestracją w Polsce, jednak jego wynik powinien określić jako NEGATYWNY, pomimo, że to ten sam pojazd.

UZASADNIENIE

W obowiązującym stanie prawnym brak tablic rejestracyjnych nie stanowi przeszkody uniemożliwiającej przeprowadzenie dodatkowego badania technicznego pojazdu sprowadzonego z zagranicy w tym badania powypadkowego, o ile możliwa jest jego jednoznaczna identyfikacja na podstawie numeru VIN, tabliczki znamionowej oraz dokumentów pojazdu. Brak tablic rejestracyjnych nie ma żadnego znaczenia dla oceny stanu technicznego pojazdu ani dla wyniku badania, ponieważ nie odnosi się do jego właściwości technicznych, lecz wyłącznie do jego statusu administracyjnego. Ostatecznie to właśnie badanie techniczne, wykonane przez diagnostę, stanowi jedyny prawnie przewidziany i systemowo konieczny instrument zapewnienia, że do ruchu drogowego dopuszczane są wyłącznie pojazdy spełniające wymagania bezpieczeństwa określone w prawie krajowym i unijnym. Obowiązek uzyskania przez właściciela pojazdu pozwolenia czasowego oraz tymczasowych tablic rejestracyjnych należy uznać za całkowicie zbędny z punktu widzenia czynności wykonywanych przez diagnostę samochodowego. Wymóg ten nie znajduje racjonalnego ani funkcjonalnego uzasadnienia, a jego stosowanie prowadzi wyłącznie do generowania nieuzasadnionych kosztów oraz nieproporcjonalnej straty czasu po stronie właściciela pojazdu.

Punktem wyjścia niniejszej analizy jest fundamentalna zasada prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którą dopuszczenie pojazdu do ruchu nie ma charakteru wyłącznie formalnego, lecz materialny i związany z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Art. 66 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustanawia bezwzględny obowiązek, aby każdy pojazd uczestniczący w ruchu spełniał określone wymagania techniczne. Przepis ten nie ma charakteru deklaratoryjnego, lecz stanowi normę o fundamentalnym znaczeniu dla ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego, a jego funkcją jest eliminacja z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie lub potencjalnie niebezpiecznych. W tym systemie art. 71 ustawy wiąże dopuszczenie pojazdu do ruchu z koniecznością spełnienia wymagań technicznych, co w praktyce oznacza, że jedynym ustawowo przewidzianym instrumentem ich weryfikacji jest badanie techniczne przeprowadzane przez uprawnionego diagnostę. W konsekwencji należy podkreślić, że rejestracja pojazdu nie jest czynnością zastępującą badanie techniczne ani nie może prowadzić do obejścia obowiązku jego przeprowadzenia. Art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. „c” ustawy ma charakter instrumentalny i dotyczy wyłącznie umożliwienia przejazdu pojazdu w celu wykonania badania technicznego lub naprawy, a nie stanowi samoistnej podstawy generalnego dopuszczenia pojazdu do ruchu i udziału w nim bez weryfikacji jego stanu technicznego. Wykładnia prowadząca do odmiennego wniosku oznaczałaby faktyczne zastąpienie kontroli technicznej decyzją administracyjną, co pozostawałoby w

sprzeczności z systemową konstrukcją ustawy oraz jej celem, jakim jest realne zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. „c” ustawy – jako przepis szczególny, o którym mowa w § 23 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz.U. z 2026 r. poz. 300) – nie przewiduje wprost możliwości dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego bez uprzedniej znajomości jego stanu technicznego. Przepis ten umożliwia wyłącznie czasową rejestrację pojazdu na wniosek właściciela, w celu umożliwienia jego przejazdu w związku z koniecznością przeprowadzenia badania technicznego lub dokonania naprawy - nie może on być interpretowany jako generalna podstawa dopuszczania do ruchu drogowego i udziału w nim pojazdów o niezwyfikowanym stanie technicznym.

Sugerując się literalnym brzmieniem § 17 ust. 5 rozporządzenia w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów (Dz.U. z 2024 r. poz. 1709 z późn. zm.), można by dojść do kontrowersyjnego wniosku, że organ rejestrujący mógłby wydać pozwolenie czasowe nawet w sytuacji całkowicie rażących i oczywistych wad technicznych pojazdu, takich jak np. pojazd posiadający cztery koła o różnej średnicy czy wybite wszystkie szyby. Taka interpretacja prowadziłaby jednak do wniosku sprzecznego z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ oznaczałaby dopuszczenie do ruchu pojazdu, którego stan techniczny w sposób oczywisty zagraża życiu i zdrowiu uczestników ruchu. Dopuszczenie pojazdu do ruchu w trybie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. „c” w sytuacji, gdy posiada on rażące wady techniczne, które nie zostały zweryfikowane przez diagnostę i udział tego pojazdu w ruchu drogowym, mogłoby stanowić naruszenie podstawowych zasad systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego i konstytucyjnego obowiązku ochrony życia i zdrowia. W tym kontekście należy również podkreślić, że § 2 oraz § 6 rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2024 r. poz. 141 z późn. zm.) jednoznacznie określają, że pojazd w toku badania może posiadać wyłącznie usterki drobne, które nie wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego ani ochronę środowiska - natomiast stwierdzenie usterek poważnych lub stwarzających zagrożenie skutkuje wynikiem negatywnym badania. Oznacza to, że system prawa opiera się na jednoznacznym rozróżnieniu pomiędzy pojazdem bezpiecznym a pojazdem stwarzającym zagrożenie, a jego podstawą jest właśnie profesjonalna ocena diagnosty. Jednocześnie należy wskazać, że § 2 ust. 1 pkt 1 lit. „b” tego rozporządzenia, odnoszący się do sprawdzania prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych, dotyczy wyłącznie zakresu okresowego badania technicznego i nie może być interpretowany jako wprowadzenie obowiązku posiadania tablic rejestracyjnych dla przeprowadzenia badań dodatkowych pojazdów

sprowadzanych z zagranicy. Przepis ten nie reguluje badań dodatkowych, w tym badań powypadkowych wykonywanych przed pierwszą rejestracją pojazdu w Polsce, a jego funkcją jest wyłącznie określenie zakresu kontroli w badaniu okresowym. Przytoczony przepis nie wyczerpuje wszystkich przypadków badań technicznych przeprowadzanych bez tablic rejestracyjnych - wniosek przeciwny stanowiłby rozszerzenie normy wykonawczej.

Natomiast w kontekście załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów (...) w pozycji 0.1 wskazano: „Tablice rejestracyjne (jeżeli są wymagane)”. Należy zatem jednoznacznie podkreślić, że Minister właściwy do spraw transportu w sposób wyraźny przesądza o warunkowym, a nie bezwzględnym charakterze obowiązku posiadania tablic rejestracyjnych w toku badania technicznego. Użycie sformułowania „jeżeli są wymagane” ma kluczowe znaczenie normatywne, ponieważ tego rodzaju konstrukcja nie tylko opisuje stan faktyczny, ale przede wszystkim wprowadza zależność obowiązku kontroli od istnienia uprzedniego wymogu posiadania tablic w danej sytuacji prawnej (czyli np. pojazdy sprowadzone z zagranicy, które nie zostały jeszcze zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej), co oznacza, że brak tablic rejestracyjnych nie może być sam w sobie traktowany jako przesłanka negatywna dla przeprowadzenia badania technicznego ani tym bardziej jako okoliczność uniemożliwiająca jego wykonanie. Oznacza to, że system badania technicznego został skonstruowany w sposób uwzględniający różne statusy prawne pojazdów, w tym w szczególności pojazdów przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pojazdów sprowadzonych z zagranicy, pojazdów po naprawach powypadkowych lub pojazdów, które z obiektywnych przyczyn nie posiadają jeszcze nadanych krajowych oznaczeń rejestracyjnych. Gdyby intencją prawodawcy było wprowadzenie bezwzględnego obowiązku posiadania tablic rejestracyjnych jako warunku „sine qua non” przeprowadzenia badania technicznego, to sformułowanie zawarte w załączniku nr 1 musiałoby mieć charakter kategoriyczny i nie zawierałoby jakiegokolwiek warunku dopuszczającego odstępstwo. Tymczasem użycie klauzuli „jeżeli są wymagane” jednoznacznie wskazuje, że Minister właściwy ds. transportu świadomie rozróżnia sytuacje, w których tablice rejestracyjne stanowią element obligatoryjny, od takich, w których ich posiadanie nie jest wymagane. W konsekwencji należy przyjąć, że tablice rejestracyjne nie stanowią elementu konstytutywnego dla przeprowadzenia badania technicznego ani dla oceny stanu technicznego pojazdu, ponieważ ich rola ogranicza się do funkcji identyfikacyjno-administracyjnej w ruchu drogowym, a nie do określania parametrów technicznych pojazdu. Kluczowym elementem systemu pozostaje identyfikacja pojazdu poprzez numer VIN oraz tabliczkę znamionową, podczas gdy tablice rejestracyjne stanowią jedynie zewnętrzny nośnik danych, który może ulegać zmianie w

zależności od procedur rejestracyjnych. W rezultacie należy stwierdzić, że już sama treść załącznika nr 1 do rozporządzenia potwierdza, iż brak tablic rejestracyjnych nie jest przeszkodą do przeprowadzenia badania technicznego, a ich obecność lub brak ma znaczenie wyłącznie w sytuacjach, w których są one w danym stanie prawnym wymagane. Takie ukształtowanie przepisu potwierdza systemowe założenie, że badanie techniczne odnosi się do stanu technicznego pojazdu jako takiego, a nie do jego bieżącego statusu administracyjnego, co w pełni koresponduje z konstrukcją art. 66 i art. 81 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz z funkcją diagnosty jako podmiotu dokonującego materialnej oceny bezpieczeństwa pojazdu, niezależnie od jego oznaczeń rejestracyjnych. Należy również uwzględnić systemowy charakter identyfikacji pojazdu, która opiera się przede wszystkim na numerze VIN, tabliczce znamionowej oraz dokumentach pojazdu, a nie na tablicach rejestracyjnych, które mają charakter administracyjny i identyfikacyjny w ruchu drogowym. Tablice rejestracyjne nie stanowią elementu konstrukcyjnego pojazdu ani jego stanu technicznego, co zostało potwierdzone w orzecznictwie, w tym w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 2002 r., sygn. V KKN 404/99, w którym jednoznacznie wskazano, że tablice rejestracyjne są rzeczą ruchomą o charakterze administracyjnym i nie stanowią dokumentu ani części składowej pojazdu.

W tym miejscu należy jednoznacznie wskazać, że zgodnie z art. 92 Konstytucji RP rozporządzenia mogą być wydawane wyłącznie na podstawie szczegółowego upoważnienia ustawowego i jedynie w celu wykonania ustawy, przy zachowaniu pełnej zgodności z jej treścią. Oznacza to, że przepisy wykonawcze nie mogą modyfikować zasad ustawowych ani prowadzić do ich obejścia. Celem ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest eliminowanie z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie, a nie formalne i masowe dopuszczanie do ruchu i udziału w nim pojazdów o nieustalonym stanie technicznym.

Natomiast w świetle prawa Unii Europejskiej — w szczególności Dyrektywy 2014/45/UE oraz art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej — państwa członkowskie są zobowiązane do zapewnienia skutecznego systemu okresowych badań technicznych pojazdów, którego celem pozostaje rzeczywista weryfikacja ich stanu technicznego. Zgodnie z treścią wskazanej dyrektywy państwa członkowskie powinny być uprawnione do określania **wyższych standardów** badań niż standardy wymagane na jej mocy. Tym samym niedopuszczalne byłoby przyjęcie rozwiązań prowadzących do faktycznego ograniczenia lub pozorności kontroli technicznej pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Dopuszczanie do ruchu drogowego na terytorium Unii Europejskiej pojazdów bez przeprowadzenia rzeczywistej weryfikacji ich stanu technicznego mogłoby zostać uznane za działanie zmierzające do obejścia celu Dyrektywy 2014/45/UE oraz prowadzące do obniżenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Unii

Europejskiej. W konsekwencji tego rodzaju praktyka pozostawałaby w sprzeczności zarówno z celem wskazanej dyrektywy, jak i z zasadą skuteczności prawa Unii Europejskiej, prowadząc de facto do stosowania standardów niższych niż wynikające z prawa unijnego. W kontekście załącznika nr 1 do Dyrektywy 2014/45/UE należy wskazać, że w pkt 0.1 posłużono się sformulowaniem „tablice rejestracyjne (jeżeli są obowiązkowe na podstawie wymogów)”, przy czym sama dyrektywa definiuje „wymogi” jako obowiązki wynikające z homologacji typu w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, a także z obowiązków w zakresie modernizacji lub przepisów krajowych państwa rejestracji pojazdu - co przesądza, że obowiązek posiadania tablic rejestracyjnych ma charakter relatywny i aktualizuje się wyłącznie w sytuacjach, w których wynika on z właściwego porządku prawnego, natomiast kryteria negatywnej oceny stanu technicznego mogą być stosowane jedynie po uprzednim ustaleniu istnienia takiego obowiązku w konkretnym stanie faktycznym.

Istotne są również definicje rejestracji określone w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. (art. 3 pkt 52), nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. (art. 3 pkt 38) oraz nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. (art. 3 pkt 53), które jednoznacznie wskazują, że „rejestracja” nie jest jedynie czynnością ewidencyjną, lecz stanowi administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego. Obejmuje ona obowiązek identyfikacji pojazdu oraz nadanie mu numeru rejestracyjnego — na stałe, czasowo lub na krótki okres. Z uwagi na to, że definicja „rejestracji” we wszystkich wymienionych rozporządzeniach UE wyraźnie obejmuje obowiązek dokonania przez organ rejestrujący rzetelnej identyfikacji pojazdu, powstaje fundamentalne pytanie, w jaki sposób organ może wypełnić ten obowiązek, skoro nie przeprowadza żadnych czynności technicznych wobec pojazdu, nie ogląda go, nie bada cech identyfikacyjnych i nie weryfikuje ich zgodności ze stanem faktycznym. W konsekwencji, o ile ważne zagraniczne dokumenty rejestracyjne i aktualne badania techniczne pozwalają organowi ustalić tożsamość pojazdu zgodnie z prawem UE, o tyle w przypadku pojazdów, dla których takich dokumentów brak, dopuszczenie ich do ruchu bez przeprowadzenia badania technicznego przez uprawnioną stację kontroli pojazdów może stanowić naruszenie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz unijnej definicji rejestracji, gdyż organ nie posiada wówczas żadnych środków pozwalających na pewne i zgodne z prawem ustalenie tożsamości i stanu technicznego pojazdu. System ten nie może być zastępowany ani osłabiany przez mechanizmy administracyjne, które prowadziłyby do dopuszczenia do ruchu pojazdów o niezwyfikowanym stanie technicznym.

W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 1 kwietnia 2014 r., sygn. III SA/Łd 1196/13, w którym wskazano, że trudno dopatrzeć się racjonalności w czasowym dopuszczeniu do ruchu pojazdu, który nie został wcześniej poddany badaniu technicznemu, ponieważ brak jest wówczas pewności, czy jego udział w ruchu drogowym nie zagraża bezpieczeństwu - brak wniesienia skargi kasacyjnej do NSA nakreśla, że taka praktyka mogłaby być sprzeczna z prawem i bezpieczeństwem. Tym samym wyrok WSA w Łodzi wpisuje się w systemową wykładnię przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz funkcji badań technicznych. Z kolei Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 24 czerwca 2014 r., sygn. I GSK 130/13, jednoznacznie podkreślił, że podstawowym celem badania technicznego jest weryfikacja spełniania przez pojazd wymagań określonych w art. 66 ustawy, co stanowi warunek jego dopuszczenia do ruchu.

W konsekwencji należy jednoznacznie stwierdzić, że dopuszczenie do ruchu pojazdu o nieznanym stanie technicznym w oparciu o pozwolenie czasowe, bez uprzedniego przeprowadzenia badania technicznego, mogłoby stanowić naruszenie podstawowych zasad systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego i prowadziłoby do realnego ryzyka wprowadzenia do ruchu pojazdów stwarzających bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu. W skrajnym przypadku mogłoby to oznaczać sytuacje, w których pojazd z poważnymi, niewykrytymi uszkodzeniami układu hamulcowego, kierowniczego lub konstrukcji nośnej uczestniczy w ruchu drogowym wyłącznie na podstawie decyzji administracyjnej, bez jakiegokolwiek technicznej weryfikacji jego stanu, co stanowiłoby zaprzeczenie funkcji ochronnej prawa o ruchu drogowym. Urzędnicy nie widzą bowiem pojazdów, a mogłoby się okazać, że pojazd ma np. uszkodzone elementy układu kierowniczego i zawieszenia (których gołym okiem można nie dostrzec) i pomimo niesprawności mogą być dopuszczane do ruchu, narażając tym samym na zagrożenie w ruchu drogowym wszystkich jego uczestników. Mogłoby się zdarzyć, że pojazd posiada uszkodzony silnik, który co prawda umożliwia jego poruszanie się, lecz zarazem rażąco narusza wymagania w zakresie ochrony środowiska. Pomimo posiadania takiej wiedzy organ rejestrujący, w wyniku czysto formalistycznego stosowania art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. „c” ustawy, dopuściłby taki pojazd do ruchu drogowego poprzez wydanie pozwolenia czasowego. W konsekwencji mogłoby dojść do sytuacji, w której pojazd o nieustalonym lub wadliwym stanie technicznym uczestniczy w ruchu drogowym, umożliwiając pokonywanie znacznych odległości przez nieświadomego stanu technicznego pojazdu kierowcę (np. ponad 1000 km z Ustrzyk Górnych do Świnoujścia - urzędnicy nie kierują bowiem pojazdów na badanie do konkretnej stacji kontroli pojazdów położonej w pobliżu właściwego urzędu) bez aktualnie ważnych badań technicznych, co w istocie mogłoby zostać uznane za obejście

ustawowego systemu kontroli technicznej pojazdów. Należy przy tym podkreślić, że nie wszyscy kierujący posiadają odpowiednią wiedzę techniczną pozwalającą na ocenę rzeczywistego stanu pojazdu, w szczególności w zakresie układów kluczowych dla bezpieczeństwa, takich jak układ hamulcowy. W skrajnym przypadku pojazd taki mógłby poruszać się z uszkodzonym układem hamulcowym, co bezpośrednio zwiększałoby ryzyko poważnego wypadku drogowego. Tego rodzaju praktyka pozostaje w sprzeczności z ratio legis instytucji okresowych badań technicznych, której celem jest zapewnienie bieżącej weryfikacji stanu technicznego pojazdów dopuszczanych do ruchu oraz minimalizacja ryzyka dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W takich okolicznościach policjant, działając na podstawie art. 132 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jest nie tylko uprawniony, lecz w istocie zobowiązany do zatrzymania pozwolenia czasowego.

Praktyka polegająca na masowym, niekontrolowanym wydawaniu pozwoleń czasowych stanowi działanie wysoce kontrowersyjne i wprost prowadzi do powstania bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ocenie rzeczoznawców oraz biegłych sądowych z zakresu motoryzacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczanie do ruchu drogowego pojazdów bez uprzedniej i rzetelnej weryfikacji ich stanu technicznego stanowi praktykę rażąco sprzeczną z elementarnymi standardami bezpieczeństwa oraz zasadami należytej staranności. Tego rodzaju działania pozostają całkowicie pozbawione uzasadnienia w racjonalnie funkcjonującym systemie prawa i jako takie nie powinny mieć miejsca w żadnym cywilizowanym porządku bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Reasumując, diagnosta samochodowy może przeprowadzić dodatkowe badanie techniczne, w tym powypadkowe, pojazdu sprowadzonego z zagranicy bez tablic rejestracyjnych i określić wynik badania jako pozytywny, jeżeli pojazd jest sprawny. Badanie to stanowi kluczowy element systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest zapewnienie, że do ruchu dopuszczane są wyłącznie pojazdy spełniające wymagania techniczne określone w prawie krajowym i unijnym, a wszelkie interpretacje prowadzące do obejścia tego wymogu mogłyby zostać uznane jako sprzeczne z podstawowym celem regulacji i zasadą ochrony życia oraz zdrowia uczestników ruchu drogowego. Istotnym aspektem jest również fakt, że diagnosta przeprowadzający dodatkowe badanie techniczne pojazdu sprowadzonego z zagranicy (np. pojazdu powypadkowego) bez tablic rejestracyjnych w znacznym stopniu przyczyni się do ograniczenia wydawania tymczasowych tablic rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych przez urzędników nieposiadających wiedzy na temat stanu technicznego pojazdu, co w konsekwencji wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Ponadto dla diagnosty samochodowego nie ma znaczenia sposób, w

jaki pojazd zostanie dostarczony na stację kontroli pojazdów - w przypadku braku ważnego badania technicznego właściciel pojazdu może skorzystać przykładowo z transportu lawetą.

Niniejsza opinia została sporządzona w granicach przedstawionego zagadnienia i nie obejmuje wszystkich możliwych aspektów prawnych związanych z dopuszczalnością dodatkowego badania technicznego pojazdu sprowadzonego z zagranicy, w tym badania powypadkowego pojazdu nieposiadającego tablic rejestracyjnych.



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