



REKOMENDACJE I WNIOSKI PO SEMINARIUM

Stowarzyszenia Klubu Absolwenta Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki
Warszawskiej z dnia 16 kwietnia 2026 roku

**na temat: „Bezpieczeństwo eksploatacji pojazdów oraz diagnostyka po naprawach
będących następstwem zdarzeń drogowych”.**

Organizatorzy oraz prelegenci Seminarium, zgodnie i wspólnie, po merytorycznej dyskusji przygotowali następujące wnioski, oraz rekomendują ich pilne wdrożenie.

Krajowy system BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego) nie poświęca uwagi na aspekty techniczne pojazdów po zdarzeniach drogowych ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów uszkodzonych w zakresie konstrukcji oraz newralgicznych układów wpływających na bezpieczeństwo czynne i bierne.

Nieadekwatność systemu dopuszczania pojazdów do eksploatacji po zdarzeniach drogowych:

1. Brak w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym obok definicji „szkody istotnej”, definicji „technicznej szkody całkowitej”

Z uwagi na to, że nie każdy samochód po zdarzeniu komunikacyjnym można naprawić zgodnie z technologią producenta i tak, żeby jego dalsza eksploatacja gwarantowała bezpieczną eksploatację obywatel ma prawo, aby system legislacyjny i procedury ustawowe skutecznie eliminowały z dalszego dopuszczenia do ruchu pojazdy wskazane powyżej.

Rekomendujemy dla pojazdów uszkodzonych zakwalifikowanych jako „szkoda istotna” dokonywanie dodatkowej kwalifikacji w zakresie możliwości dopuszczenia do użytkowania po naprawie (ewentualnej odmowy dopuszczenia). W tym zakresie, jak się wydaje są dwie możliwości: poszerzenie zakresu uprawnień diagnosty lub wprowadzenie wybranych przypadkach procedury nadzoru certyfikowanego rzeczoznawcy nad procesem naprawy. Wybór jednego ze środków należy do uznania władzy wykonawczej i ustawodawczej, po rozważeniu ich kosztów i efektywności zastosowanych procedur. Zdając sobie świadomość ze zwiększenia kosztów badań dopuszczających pojazd po naprawie do ruchu drogowego nie można zapominać, że wyeliminowanie z dopuszczenia do ruchu pojazdu wadliwie naprawionego i konsekwencje z tego wynikające: wysokość wypłacanego zasiłku chorobowego lub ewentualnie zasiłku pogrzebowego, kosztów pomocy społecznej mogą być wyższe niż wartość szkody.

Rekomendujemy również wprowadzenie procedury uniemożliwiającej dopuszczanie do ruchu pojazdów sprowadzonych z zagranicy z brakiem możliwości rejestracji w kraju macierzystym.

2. W przypadku „szkody istotnej” i wynikającego z niej obowiązku dodatkowego badania technicznego należy mieć świadomość, że w takim badaniu nie ma możliwości potwierdzenia przywrócenia pojazdowi parametrów technicznych w szczególności w zakresie bezpieczeństwa biernego. Prawdliwość naprawy można ocenić mając dostęp do dokumentacji szkody, przebiegu naprawy,

technologii naprawy zalecanej przez producenta pojazdu oraz oględzin pojazdu w trakcie oraz po naprawie.

Z uwagi na to, że w systemie CEPiK (dostępnego dla diagnosty) nie ma informacji o strefie i skali uszkodzeń pojazdu zakwalifikowanego na dodatkowe badania, taka procedura jest niewystarczająca. Dodatkowe badanie techniczne po szkodzie istotnej weryfikuje zdolność pojazdu do ruchu natomiast nie weryfikuje stanu technicznego pojazdu po naprawie z uwzględnieniem technologii producenta (homologacji), konstrukcji nośnej nadwozia pojazdu oraz newralgicznych układów wpływających na bezpieczeństwo czynne i bierne. Dodatkowe zagrożenia będą się pojawiać przy samochodach elektrycznych.

Rekomendujemy wypracowanie innej procedury dopuszczania pojazdu do ruchu po szkodzie istotnej niż obecnie stosowane dodatkowe badanie techniczne. W tym obszarze widzimy rolę rzeczoznawcy lub rzeczoznawców mających kompetencje do oceny naprawy. Rekomendujemy również na podstawie faktury lub oświadczenia wskazania podmiotu lub osoby biorącego odpowiedzialność za naprawę pojazdu po szkodzie istotnej.

3. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub wady podczas dodatkowych badań technicznych na SKP, diagnosta musi mieć procedurę i możliwość trwałego wyłączenia pojazdu eksploatacji i z dopuszczenia do ruchu.

Aktualnie brak jest procedury dla diagnosty na wypadek badań pojazdu, w którym stwierdzono niezgodności niedające możliwości ich usunięcia np.: zespawanie nadwozia samochodu z dwóch połówek.

4. W związku ze zmieniającą się technologią nowych samochodów oraz zwiększającym się udziałem samochodów elektrycznych i samochodów pochodzących z poza EU należy uaktualnić listę części zamiennych zakwalifikowanych jako istotnych i newralgicznych – głównie części mających wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji. Dopuszczenie do obrotu wskazanych części zamiennych powinno być nadzorowane przez krajowe instytucje do tego dedykowane.
5. Z uwagi na luki w krajowym systemie dopuszczania pojazdów po zdarzeniach drogowych i zakwalifikowanych jako szkoda istotna przybywa w sądach spraw dotyczących sporów podmiotów występujących w tym procesie.

W związku z tym, że postępowania sądowe trwają długo i są kosztowne społecznie, (a zabezpieczenie materiału dowodowego jest trudne na przestrzeni długiego okresu od zdarzenia do jego badania) rekomendujemy rozpowszechnienie instytucji mediacji z wykorzystaniem krajowych biegłych sądowych i dedykowanych instytucji eksperckich.

Podajemy pod rozagę instytucją nadzorującym implementację optymalnych rozwiązań i zmian w obliczu wskazanych nieprawidłowości i braków systemowych w procesie nadzoru nad dopuszczeniem pojazdów do użytkowania po naprawach z uwagi na ich aspekty techniczne, bezpieczeństwo ruchu drogowego i zmieniające się trendy rynkowe.

Jako przedstawiciele środowiska inżynierów, rzeczoznawców i ekspertów branżowych uważamy, że samochody po uszkodzeniach istotnych i samochody naprawione niezasadnie po technicznych uszkodzeniach

całkowitych mają wpływ na kolejne zdarzenia drogowe, statystyki ofiar wypadków drogowych i wysokie koszty społeczne.

Brak nadzoru nad naprawami w zakresie konstrukcji i systemów mających wpływ na bezpieczeństwo powoduje, że w ruchu drogowym uczestniczą pojazdy niesprawne, naprawione częściowo i prowizorycznie oraz te, które zostały naprawione niezgodnie z technologią producenta.

Apelujemy o pilne wdrożenie postulatów przyjętych w ramach Seminarium na temat: „Bezpieczeństwo eksploatacji pojazdów oraz diagnostyka po naprawach będących następstwem zdarzeń drogowych”.

Andrzej Walewski

Prezes Stowarzyszenia Klub Absolwenta
Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych
Politechniki Warszawskiej

Zbigniew Miczek

Sędzia Sądu Rejonowego
w Tarnowie

Tomasza Szydlak

Ekspert ds. procesu napraw
powypadkowych