



Ministerstwo Infrastruktury

Departament Transportu Drogowego

Znak pisma: DTD-7.4400.30.2026

Warszawa, 24 lipca 2026

Klub Absolwenta
Wydziału Samochodów i Maszyn Rolniczych
Politechniki Warszawskiej
ul. Narbutta 84
02-524 Warszawa

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na rekomendacje i wnioski po seminarium Stowarzyszenia Klubu Absolwenta Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej z dnia 16 kwietnia 2026 r. na temat: *„Bezpieczeństwo eksploatacji pojazdów oraz diagnostyka po naprawach będących następstwem zdarzeń drogowych”*, uprzejmie dziękuję za przekazany materiał, zaś poniżej przedstawiam następujące odniesienie do poszczególnych rekomendacji.

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

Definicja szkody istotnej została wprowadzona ustawą z dnia 15 września 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1926) w celu uniknięcia różnorodnej interpretacji przez zakłady ubezpieczeń. Szkoda istotna oznacza szkodę w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mającą wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikującą pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzoną przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub przez zakład ubezpieczeń w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o którym mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1526).

W ramach rekomendacji postuluje się wprowadzenie definicji „technicznej szkody całkowitej” do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 r. poz. 1251, z późn. zm. – zwana dalej prd), jednak nie zostało zaproponowane wprost brzmienie tej definicji. Jest ona podana pośrednio stwierdzeniem, że *„nie każdy samochód po zdarzeniu komunikacyjnym można naprawić zgodnie z technologią producenta i tak, żeby jego dalsza eksploatacja gwarantowała bezpieczną eksploatację”*. Należy tu zwrócić uwagę, że istniejąca definicja „szkody istotnej” nie przesądza o możliwości wykonania naprawy. Postulowana definicja jednoznacznie przesądzałaby o braku możliwości naprawy. Takie orzeczenie zgodnie z Państwa intencją wiązałoby się z zakończeniem czasu technicznej eksploatacji pojazdu. W związku z powyższym, otwartym zatem pozostaje pytanie kto będzie decydował o zaistnieniu „technicznej szkody całkowitej” i czy od postępowania takiego będzie istniała możliwość odwołania. Ponadto kwestia likwidacji

szkód komunikacyjnych oraz napraw powypadkowych dotyczy przepisów związanych z działalnością zakładów ubezpieczeniowych.

Niewątpliwą słabością postulowanego wprowadzenia definicji jest brak propozycji przepisów przywołujących nową definicję. Nauki techniczne przewidują, że dane pojęcie definiuje się w celu odróżnienia definiowanego pojęcia od innych oraz wykorzystania definicji w kolejnych etapach prac naukowych. W takim ujęciu samo zdefiniowanie „technicznej szkody całkowitej” bez propozycji przepisów odwołujących się do tej definicji nie odniesie zamierzonego w postulatcie efektu.

Pojazdy po zaistnieniu szkody istotnej podlegają naprawie. Wówczas taki pojazd podlega dodatkowemu badaniu technicznemu [art. 81 ust. 11 pkt 5 prd]. W takim wypadku postulat dokonywania „dodatkowej kwalifikacji w zakresie możliwości dopuszczenia do użytkowania po naprawie (ewentualnej odmowy dopuszczenia)” wydaje się już zrealizowany w obowiązujących przepisach dotyczących badań technicznych.

Postulat polegający na wprowadzeniu procedury uniemożliwiającej dopuszczanie do ruchu pojazdów sprowadzonych z zagranicy z brakiem możliwości rejestracji w kraju macierzystym jest sformułowany zbyt ogólnie. Niemniej jednak, brak możliwości rejestracji może wynikać w wielu czynników, z których jednym jest brak obowiązku rejestracji pojazdów danego rodzaju lub kategorii homologacyjnej.

Należy ponadto wskazać, na specyficzną sytuację pojazdów zabytkowych, które z racji swego statusu pojazdu unikalnego o odpowiednim wieku i znaczeniu dla rozwoju techniki został wpisany do wojewódzkiej ewidencji zabytków podlega z tego tytułu dodatkowej ochronie prawnej sprawowanej przez wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W przypadku takich pojazdów jego naprawa po wypadku nie może zostać w żaden sposób ograniczona poprzez pojęcie szkody istotnej. Przy likwidacji szkody (z OC lub AC sprawcy), w przypadku pojazdów zabytkowych obowiązuje zasada przywrócenia stanu pierwotnego (udokumentowanego w tzw. białej księdze zabytku) sprzed wypadku, z zachowaniem oryginalnych części (wymóg min. 75% oryginalności). Przy czym, co istotne nieważny jest koszt takiej naprawy. Orzecznictwo wskazuje, że ubezpieczyciel nie może odmówić naprawy, jeśli jest ona technicznie możliwa, nawet jeśli jest droga. W takiej sytuacji odmiennym będzie także określenie technicznej szkody całkowitej, gdyż w przeciwieństwie do pojazdów obecnie produkowanych często nie będzie nawet możliwości odwołania się do procedur nieistniejącego już producenta pojazdu. Ponadto należy pamiętać, że w takich przypadkach końcową decyzję o odbudowie pojazdu lub jego wykreśleniu z ewidencji zabytków będzie podejmował nie właściciel pojazdu a konserwator zabytków.

2. *Postulat wypracowania innej procedury dopuszczenia pojazdu do ruchu po szkodzie istotnej niż obecne stosowane dodatkowe badanie techniczne.*

Postulujący zwracają uwagę, że w dodatkowych badaniach technicznych, o których mowa w art. 81 ust. 11 prd, „nie ma możliwości potwierdzenia przywrócenia pojazdowi parametrów technicznych w szczególności w zakresie bezpieczeństwa biernego. Prawdopodobieństwo naprawy można ocenić mając dostęp do dokumentacji szkody, przebiegu naprawy, technologii naprawy zalecanej przez producenta pojazdu oraz oględzin pojazdu w trakcie oraz po naprawie.” Postulujący uznają za zasadne wprowadzenie rzeczoznawcy do procesu oceny naprawy.

Uzasadnienie postulatu nie znajduje odzwierciedlenia w funkcjonującym systemie prawnym. Co do zasady badanie techniczne ma potwierdzić zdolność do ruchu pojazdów. Ocena naprawy powypadkowej wymaga analizy dokumentacji, często pozyskania dodatkowych informacji, co potencjalnie wydłużałoby przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w stacjach kontroli pojazdów. Wprowadzenie dodatkowych, postulowanych kryteriów w efekcie zablokowałoby procesy napraw z powodu braku dostępu rzeczoznawców do dokumentacji technologicznej i technicznej produkowanych obecnie pojazdów lub braku takowej w przypadku pojazdów, których produkcja została już dawno zakończona. Należy zwrócić uwagę, że producenci pojazdów w żaden sposób nie są zobowiązani do przekazywania takich informacji rzeczoznawcom.

Postulujący rekomendują „*również na podstawie faktury lub oświadczenia wskazania podmiotu lub osoby biorącego odpowiedzialność za naprawę pojazdu po szkodzie istotnej.*”, ale nie podają terminu ani zakresu w jakim wykonujący naprawę bierze/biorą za nią odpowiedzialność. W propozycji wprowadzenia takiej odpowiedzialności w żaden sposób nie uwzględniono sytuacji, gdy pojazd był naprawiany oddzielnie w zakresie struktury nośnej nadwozia i oddzielnie w zakresie części mechanicznej (silnik układ przeniesienia napędu zawieszenie, układ kierowniczy) pozostaje więc pytanie, który z przedsiębiorców powinien nieść w takim przypadku odpowiedzialność i deklarować prawidłowość przeprowadzonych napraw. Niejasny jest także cel takiego wskazania w sytuacji, kiedy każdy z prowadzących naprawy przedsiębiorców niesie odpowiedzialność za wykonane przez siebie prace na zasadach ogólnych wynikających z art. 471 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilnego (Dz. U. z 2026 r. poz. 795).

Reasumując, istniejący system potwierdzania zdolności pojazdów do uczestnictwa w ruchu drogowym, wydaje się być wystarczający.

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.*

Wśród dodatkowych badań technicznych, zgodnie z art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. a i b prd dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, a także pojazd który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy (...), lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dodatkowe badanie techniczne jest przeprowadzane zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2024 r. poz. 141 i 1811). Stosownie do § 3 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia zakres dodatkowego badania technicznego pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 4, lub noszącego ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa

ruchu drogowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w sposób określony w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia i w dziale I załącznika nr 2 do rozporządzenia.

Doprecyzowując powyższe wskazać należy, że przedmiot i zakres wyżej wymienionego badania obejmuje dodatkową kontrolę: układu kierowniczego, zawieszenia, ustawienia kół jezdnych czy też kontrolę urządzeń podlegających dozorowi technicznemu.

W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki niebezpieczne, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Uprawniony diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr...”. Należy podkreślić, że badanie pojazdu skierowanego na dodatkowe badanie techniczne ma charakter indywidualny.

Wyżej wymieniona procedura niedopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego wydaje się posiadać wyważony charakter uwzględniający zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz słusznego interesu stron. Ewentualne opracowanie i wdrożenie procedury „trwale wykluczającej z ruchu pojazdy” ze względu na zakres uszkodzeń powypadkowych lub sposób przeprowadzenia naprawy dotyczy mienia o znacznej wartości i przy niejednoznaczności takich ocen stworzy obszar do powstawania licznych wątpliwości interpretacyjnych. Ponadto uprawniony diagnosta nie jest organem administracji, od którego można byłoby odwołać się w ramach postępowania administracyjnego.

4. *Postulat uaktualnienia listy części zamiennych zakwalifikowanych jako istotnych i newralgicznych – głównie części mających wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji oraz dopuszczenie do obrotu wskazanych części zamiennych powinno być nadzorowane przez krajowe instytucje do tego dedykowane.*

Postulujący nie precyzuje jaką „listę części zamiennych zakwalifikowanych jako istotnych i newralgicznych” ma na myśli. Układy oraz części pojazdów mające kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochronę środowiska są objęte obowiązkowi homologacji typu. Procesy te są regulowane aktami prawa międzynarodowego (akty prawne UE i regulaminy ONZ). Należy zaznaczyć, że przepisy te są aktualizowane pod kątem postępu technologicznego i zmieniającego się charakteru sektora motoryzacyjnego. Jednakże, w związku z brakiem konsensusu na poziomie UE, wykaz części uznanych za mogące stwarzać zagrożenie, które powinny podlegać procedurze dopuszczenia do obrotu tj. załącznik VI rozporządzenia (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, s. 1, z późn. zm.) nigdy nie powstał.

Rynek homologowanych pojazdów, części oraz wyposażenia w Polsce jest rynkiem nadzorowanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (na podstawie art.

3 ust. 3 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).

5. *Postulat rozpowszechnienia instytucji mediacji z wykorzystaniem krajowych biegłych sądowych i dedykowanych instytucji eksperckich.*

Należy zauważyć, że obszar tego postulatu leży poza właściwością rzeczową Departamentu Transportu Drogowego. Niemniej jednak można spostrzec, że mediacja jest dobrowolnym sposobem rozwiązywania sporów, prowadzonym przy udziale mediatora. Wydaje się, iż nie ma obecnie barier prawnych w stosowaniu mediacji. To w dużej mierze od stron postępowania zależy czy ten proces zostanie skutecznie zastosowany w dojściu do porozumienia i wypracowaniu satysfakcjonującej ugody, bez konieczności wchodzenia na długą i kosztowną drogę sądową.

Podsumowując, sporządzone rekomendacje i wnioski po seminarium Stowarzyszenia Klubu Absolwenta Wydziału SiMR PW poruszają szereg złożonych zagadnień. Wprowadzanie zmian w tych obszarach będzie każdorazowo oddziaływało nie tylko na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale także na wiele innych aspektów życia społecznego, w tym na działalność podmiotów gospodarczych, rynek ubezpieczeń komunikacyjnych oraz sądownictwo. Celowym zatem jest podjęcie szerszej, merytorycznej dyskusji i wypracowanie rozwiązań systemowych, które realnie przyczynią się do poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreślić należy, że obecnie, w celu ograniczenia liczby śmiertelnych ofiar, zmniejszenia liczby wypadków drogowych czy też złagodzenia powstałych obrażeń i szkód ofiar wypadków, producenci pojazdów zobligowani zostali do wyposażania pojazdów w szereg zaawansowanych systemów bezpieczeństwa i ostrzegania. W tym miejscu należy wskazać m.in. na zaawansowane systemy hamowania awaryjnego, systemy inteligentnego asystenta kontroli prędkości, awaryjnego utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, ostrzegania o senności i spadku poziomu uwagi kierowcy, zaawansowane systemy ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy oraz wykrywania obiektów przy cofaniu. Koniecznym zatem będzie zapewnienie dostępu do danych technicznych badanych pojazdów, wyposażenie podmiotów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych w odpowiednie urządzenia kontrolne (czytniki/skanery diagnostyczne) jak i zapewnienie odpowiedniego poziomu szkolenia osobom, które odpowiedzialne będą za przeprowadzanie tych badań. Zatem w przedmiotowej sprawie, to właściwa i kompleksowa weryfikacja prawidłowości działania zaawansowanych systemów bezpieczeństwa powinna mieć priorytetowe znaczenie w przypadku badania pojazdów, które uczestniczyły w wypadku drogowym czy kolizji, gdzie przedmiotowe układy mogły zostać uszkodzone lub zniszczone. Podkreślenia wymaga, że jedynie prawidłowo działające systemy i układy, odpowiednio skalibrowane, pozwalają na zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa.

Zauważyć należy, że obecnie stacje kontroli pojazdów nie posiadają technicznych możliwości do właściwego przeprowadzania badania zaawansowanych systemów bezpieczeństwa. Wskazać przy tym należy na obecnie toczące się prace w Unii Europejskiej w zakresie rewizji pakietu zdatności do ruchu drogowego, w tym dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str. 51, z późn. zm.). Zgodnie z projektem zmian zakres okresowych badań technicznych pojazdów

obejmował będzie również elementy systemów ADAS, jak i innych elektronicznych systemów istotnych ze względu na bezpieczeństwo użytkowników dróg. Nowe przepisy dyrektywy wskażą kierunek dalszych prac legislacyjnych przepisów krajowych.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Olga Tworek

Dyrektor

Departament Transportu Drogowego