

Dokument elektroniczny

2025 -01- 24

M. Kowalczyk

24.01.25



Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2025-01-23

Dane nadawcy

Dane adresata

STAROSTWO POWIATOWE W GOŁDAPU (19-500
GOŁDAP, WOJ. WARMIŃSKO-MAZURSKIE)

WNIOSEK

o informację

Szanowni

Państwo, w załączniku wniosek, dot.: Wniosek o udzielenie informacji 1. Proszę, na podstawie ustawy o informacji publicznej o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy jest możliwe zarejestrowanie pojazdu, w świetle obowiązujących przepisów o rejestracji pojazdów, zarejestrowanego wcześniej w kraju trzecim lub nowego, a jednocześnie sprowadzonego spoza obszaru Unii Europejskiej, bez przedstawienia jakiegokolwiek z dokumentów wymienionych w art. 72. ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym tj m.in świadectwa zgodności WE lub świadectwa zgodności?

Dokumenty te wymagane są w oparciu o przepisy: a. Rozporządzenie nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych, b.

Rozporządzenie nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców oraz c. Rozporządzenie nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. d. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada

2024 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów¹

e. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 17 grudnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach

(Dz.U.2024.1972) odnośnie obowiązku wypełnienia rubryki K dot. m.in. homologacji w dowodzie rejestracyjnym (wchodzi w życie dnia 1.04.2025 r.) 2 2. Proszę o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy organ wydawał decyzje o rejestracji

pojazdów sprowadzonych spoza obszaru Unii Europejskiej po dniu 4.12.2024 r. tj, po dacie kiedy zapadł wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4.12.2024 w sprawie o sygnaturze: II GSK 1606/23 w zw. z wyrokiem z dnia 31.05.2023

Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie (Sygn. II SA/Sz 285/23)? 3. Wnoszę o poinformowanie o moim wniosku Transportowego Dozoru

Tech

Podpis elektroniczny zweryfikowany

w dniu: 2025 -01- 24

Wynik weryfikacji podpisu:

ważny / nieważny / brak możliwości weryfikacji

Załączniki:

Pytanie wydział komunikacji homologacja aut spoza ue.pdf

Sonimike Kowalczyk

2. [2024-09-05 Decyzja SKO rej poj z poza UE — kopia.pdf](#)
3. [uzasadnienie homologacja walcz II GSK 2302 23 - Wyrok NSA z 2024-12-04.PDF](#)

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:

2025-01-23T23:15:25.199+01:00

Podpis elektroniczny

Zamość, 23.01.2025 r.

Starostwo Powiatowe
Naczelnik Wydziału Komunikacji

Wniosek o udzielenie informacji

1. Proszę, na podstawie ustawy o informacji publicznej o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy jest możliwe zarejestrowanie pojazdu, w świetle obowiązujących przepisów o rejestracji pojazdów, zarejestrowanego wcześniej w kraju trzecim lub nowego, a jednocześnie sprowadzonego **spoza obszaru Unii Europejskiej, bez przedstawienia jakiegokolwiek z dokumentów wymienionych w art. 72. ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym** tj m.in świadectwa zgodności WE lub świadectwa zgodności?

Dokumenty te wymagane są w oparciu o przepisy:

- a. Rozporządzenie nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych,
- b. Rozporządzenie nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców oraz
- c. Rozporządzenie nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców.
- d. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2024 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów¹
- e. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 17 grudnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U.2024.1972) odnośnie obowiązku wypełnienia rubryki K dot. m.in. homologacji w dowodzie rejestracyjnym (wchodzi w życie dnia 1.04.2025 r.)²

1. § 3. pkt 1. W przypadku zgłoszenia do: 1) pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z zagranicy do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-6a ustawy (*Prawo o Ruchu Drogowym – przyp. Wnioskodawcy*);

2. § 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1849 oraz z 2023 r. poz. 1208 i 2685) wprowadza się następujące zmiany: 2) w załączniku nr 1 do rozporządzenia: b) w § 16 w ust. 5: pkt 13 otrzymuje brzmienie: "13) w rubryce przy kodzie K - **wpisuje się numer świadectwa homologacji** typu pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE (...)

2. Proszę o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy organ wydawał decyzje o rejestracji pojazdów sprowadzonych spoza obszaru Unii Europejskiej po dniu 4.12.2024 r. tj, po dacie kiedy zapadł wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4.12.2024 w sprawie o sygnaturze: II GSK 1606/23 w zw. z wyrokiem z dnia 31.05.2023 Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie (Sygn. II SA/Sz 285/23)?
3. Wnoszę o poinformowanie o moim wniosku Transportowego Dozoru Technicznego – TDT, jako organu reprezentującego Rzeczpospolitą Polską na Forum dotyczącym respektowania przepisów ww rozporządzeń unijnych, tj Forum for the Exchange of Information on Enforcement of the EU legislation on the approval and market surveillance of motor vehicles (E03652)³

Uzasadnienie

Przedstawiając uzasadnienie syntetycznie: Wydziały Komunikacji w Polsce **wbrew wymaganiu ustawy Prawo o Ruchu Drogowym dokonywały rejestracji pojazdów sprowadzonych spoza obszaru Unii Europejskiej nie żądając obowiązkowo przedstawienia świadectwa zgodności** lub innego dokumentu wymaganego przepisem art. 72 ust. 1. pkt 3 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. W konsekwencji decyzje o rejestracji wydano bez spełnienia wymogów art. 72. ust. 1 pkt 3. cyt. ustawy podlegają zaskarżeniu jako nieważne z powodu rażącego naruszenia prawa, jakiego organy dopuszczały się w postępowaniach o rejestrację pojazdów i wobec tego powinny zostać usunięte z obrotu prawnego., dalsze zaś wydawanie decyzji o rejestracji takich pojazdów bez wymaganych dokumentów narusza zasady praworządności i naraża podmioty gospodarcze na postępowania przed Komisją Europejską i kary z tytułu naruszenia odpowiednich rozporządzeń, a organy rejestrujące na odpowiedzialność odszkodowawczą.

Przepis art. 72. rozporządzenia 167/2013, art. 76 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 84 i 85 rozporządzenia 2018/858 przewidują sankcje za udostępnianie na rynku przez podmioty gospodarcze pojazdów, nawet do wysokości 30000 euro za każdy taki pojazd.

Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym, Rozporządzenie UE nr 167/2013, oraz odpowiednie rozwiązania w Rozporządzeniu UE nr 168/2013 i Rozporządzeniu UE nr 2018/858, a także Wyrok TSUE z dnia 15 czerwca 2017 r. o sygn. C-513/15 oraz wyroki Wojewódzkich Sądów Administracyjnych i Naczelnego Sądu Administracyjnego przedstawione poniżej w sposób jasny **wymagają załączenia m. in świadectwa zgodności przy rejestracji pojazdów sprowadzonych spoza Unii.**

Zaczynając analizę od poziomu unijnych przepisów, trzeba podkreślić, że rejestracja pojazdu sprowadzonego spoza obszaru UE jest precyzyjnie wyjaśniona w przepisach każdego z trzech rozporządzeń unijnych odpowiednio dla regulowanych przez nie rodzajów pojazdów.

3. <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=3652>

Według art. 3. (Definicje) pkt 37 rozporządzenia nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych "**nowy pojazd**" to pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony, a pkt 38. precyzuje, że „**rejestracja**” oznacza administracyjne zezwolenie na **dopuszczenie pojazdu**, w tym do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres; Natomiast pkt 40. precyzuje, że „**dopuszczenie**” oznacza **pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu** (...).

Według art. 3. (Definicje) pkt 52 rozporządzenia nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców „**rejestracja**” oznacza administracyjne zezwolenie na **dopuszczenie** pojazdu, w tym do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres; dopuszczony, a pkt 53) „**dopuszczenie**” oznacza **pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu**, (...).

Według art. 3. (Definicje) pkt 53 rozporządzenia nr 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep (...), precyzuje, że „**rejestracja**” oznacza administracyjne zezwolenie na **dopuszczenie homologowanego** pojazdu do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego, znanego jako numer rejestracyjny, na stałe lub czasowo; 52) „**dopuszczenie**” oznacza **pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu**.

Rozporządzenie nr 167/2013 uchyliło dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i leśnych, do której odnosił się wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 czerwca 2017 r. o sygn. C-513/15. W ww. wyroku, choć wydanym na tle przepisów dyrektywy 2003/37/WE, które były podobne do przepisów rozporządzenia nr 167/201, TSUE wyjaśnił, że zarejestrowanie używanego ciągnika, pochodzącego z państwa trzeciego i wprowadzonego po raz pierwszy na teren UE jest możliwe po spełnieniu przez niego wymogów homologacji obowiązujących w UE.

Takie stanowisko potwierdził także wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4.12.2024 r II GSK 2302/23 oddalający kasację w sprawie wyroku Wojewódzkiego Sądu w Szczecinie II SA/Sz 284/23 odnośnie analogicznego stanu faktycznego.

Naczelny Sąd Administracyjny rozpatrywał kasację wniesioną przez podmiot, który sprowadził pojazd spoza obszaru Państw członkowskich tj. z Białorusi i uzyskał decyzję rejestrującą bez przedstawienia wymaganych przepisem art 72. ust. 1 pkt 3. dokumentów tj. m. in świadectwa zgodności.

Tak wydaną decyzję oskarżyciel publiczny zaskarżył do Samorządowego Kolegium i złożył sprzeciw zarzucając jej m.in. rażące naruszenie przepisu art. 72 ust. 1 pkt 3. Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. Samorządowe Kolegium Odwoławcze zgodziło się co do meritum, że **rejestracja bez załączenia świadectwa homologacji narusza prawo**. Przeciwnie jednak do Prokuratury, Kolegium oceniło naruszenie jako nierażące, a więc decyzja zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego nie wymagała uchylenia.

Z tym stanowiskiem nie zgodził się oskarżyciel publiczny i odwołał się od decyzji SKO

do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie. Sąd uznał, że wystarczyło zestawzić ze sobą przepisy ustawy Prawo o Ruchu Drogowym z przepisami Rozporządzenia UE aby ustalić treść normy prawnej, a organ I instancji ma obowiązek znać prawo. W związku z powyższym sąd uchylił jako rażąco naruszającą prawo decyzję SKO utrzymującą w mocy rejestrację pojazdu.

Podmiot, który sprowadził auto wniósł skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego, ale dnia 4.12.2024 r. Naczelny Sąd Administracyjny kasację oddalił⁴. W uzasadnieniu wyroku Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził:

"(...) na dzień rejestracji pojazdu przepisy prawa wskazywały, że dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu był i nadal jest dowód rejestracyjny (art. 71 ust. 1 PRD). Przepis art. 72 PRD zawiera z kolei katalog dokumentów stanowiących podstawę rejestracji, przy czym w odniesieniu do dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 stanowi, że wymagania te nie dotyczą pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD). Żaden z przywołanych przepisów regulujących dopuszczenie do ruchu pojazdu, czy też dokumentów wymaganych do jego rejestracji, nie odsyła ani też nie posługuje się pojęciem "nowego pojazdu", do którego odnosi się SKO i skarżąca kasacyjnie spółka. Skoro w tej sprawie jest oczywiste, że wyłączenie, o którym mowa w art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD, nie miało zastosowania, to nie powinno budzić żadnych wątpliwości, że w świetle przepisów obowiązującego od dnia 1 stycznia 2016 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z 5 lutego 2013 r., dokument, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD (m.in świadectwo zgodności - przyp. wnioskującego) był wymagany przy rejestracji ciągnika rolniczego"

Podsumowując uzasadnienie Naczelny Sąd Administracyjny stanowczo podkreślił:

"(...) wynik przeprowadzonej przez WSA kontroli zaskarżonej decyzji SKO był zgodny z prawem, i słusznie orzeczono o jej uchyleniu. Tożsame argumenty przemawiają za przyjęciem, że skarga kasacyjna kwestionująca w istocie "oczywistość" naruszenia przepisów prawa nie została oparta na usprawiedliwionej podstawie."

Decyzja podjęta przez Naczelny Sąd Administracyjny i Wojewódzki Sąd Administracyjny ma ogromne znaczenie dla wszystkich Wydziałów Komunikacji w związku z wytworzeniem się niezgodnej z prawem praktyki pomijania wymogów art. 72 ust. 1 pkt 3. Prawa o Ruchu Drogowym. W obrocie znajduje się znaczna ilość decyzji rejestrujących pojazdy spoza obszaru UE wydanych niezgodnie z prawem. W każdej takiej sprawie Prokurator ma prawo zaskarżenia decyzji i jak pokazuje wyżej opisana sprawa oraz lista innych orzeczeń Wojewódzkich Sądów Administracyjnych w analogicznych stanach faktycznych decyzje te będą sukcesywnie usuwane z obrotu prawnego.

Warto w tym miejscu przywołać zgodną z powyższym rozumowaniem decyzję nr 407.190/F 11/X/2024 z 5.09.2024 r. Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku, która w związku ze sprzeciwem prokuratora stwierdziła nieważność decyzji Starosty Sokólskiego w sprawie rejestracji pojazdu jako rażąco naruszającej prawo. Zdaniem organu:

"kontrolowana decyzja wywołała bardzo niekorzystne skutki w zakresie:

- **bezpieczeństwa komunikacyjnego**, gdyż decyzja o rejestracji pojazdu w myśl art. 71 ust. 1 ustawy dopuściła przedmiotowy pojazd do ruchu drogowego, pomimo tego, że jego konstrukcja i wyposażenie nie zostały poddane procedurze homologacyjnej
- **ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników zarejestrowanego pojazdu**, poprzez dopuszczenie do jego użytkowania pomimo braku stwierdzenia w procedurze homologacyjnej, czy spełnia

on odpowiednie wymagania techniczne

- **bezpieczeństwa pracy**, (...)
- **ochrony środowiska**, (...)

Za niewystarczające w tym zakresie należy uznać przeprowadzenie badania technicznego przedmiotowego pojazdu, gdyż badanie techniczne ma na celu ustalenie, czy stan utrzymania pojazdu pozwala na jego dalsze bezpieczne użytkowanie, natomiast badanie techniczne nie służy ustaleniu, czy dany pojazd spełnia wymagania techniczne właściwe dla danego typu pojazdu w tym czy został zbudowany i wyposażony w taki sposób aby korzystanie z niego:

1. **nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących** lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę
2. **nie zakłócało spokoju publicznego** przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych
3. **nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji** w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych
4. **nie powodowało niszczenia drogi**
5. **zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy** oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu
6. **nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych** w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych

Badanie techniczne nie służy również do ustalenia, jakie rozwiązania konstrukcyjne zostały przyjęte dla danego typu pojazdu w zakresie: ochrony w razie przewrócenia się, dopuszczalnej ładowności, dopuszczalnej masy pojazdów ciągnionych, dopuszczalnego nacisku osi itp. W konsekwencji powyższego nie można zatem uznać badania technicznego, jakiego został poddany przedmiotowy pojazd, za badanie równoważne badaniu przeprowadzanemu w procedurze homologacji pojazdu, a w dalszej konsekwencji za badanie wystarczające dla wydania decyzji o rejestracji pojazdu. W ocenie Kolegium (...) mogło dojść do **naruszeń w zakresie ochrony konkurencji i konsumentów.**

Opisane wyżej skutki ekonomiczne, społeczne i gospodarcze w ocenie Kolegium należy uznać za niemożliwe do zaakceptowania w demokratycznym państwie prawa. Stwierdzenie nieważności decyzji uzasadnione jest również z punktu widzenia ochrony rynku wspólnotowego (...) ochrony środowiska naturalnego i samych uczestników ruchu."

Wszelkie wątpliwości powinno rozwiązać rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 17.12.2024 r. (Dz.U.2024.1972) wprowadzające obowiązek wypełnienia w dowodzie rejestracyjnym rubryki K dotyczącej numeru m.in. homologacji Bez wprowadzenia tego numeru nie będzie możliwe złożenie wniosku o rejestrację. Od dnia 1.04.2025 r. gdy ww przepis wchodzi w życie żaden wydział komunikacji nie powinien rejestrować pojazdów spoza Unii Europejskiej bez załączenia do wniosku odpowiedniego dokumentu homologacyjnego.

W orzecznictwie sądów administracyjnych stwierdza się, że każdy kolejny właściciel pojazdu posiada interes prawny - w rozumieniu art. 28 k.p.a. - do występowania w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie uchylecia decyzji o rejestracji pojazdu, wydanej na rzecz poprzedniego właściciela, jako strona postępowania (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 12 maja 2015 r., sygn. akt II SA/OI 1357/14).⁵

5. § 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1849 oraz z 2023 r. poz. 1208 i 2685) wprowadza się następujące zmiany: 2) w załączniku nr 1 do rozporządzenia: b) w § 16 w ust. 5: pkt 13 otrzymuje brzmienie: "13) w rubryce przy kodzie K - wpisuje się numer świadectwa homologacji typu pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE (...)

W związku z powyższym wnoszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania w sprawie rejestracji pojazdów sprowadzonych spoza Unii Europejskiej bez wymagania m.in świadectwa zgodności oraz weryfikację wydanych już decyzji naruszających prawo a także wnoszę o powiadomienie o moim wniosku TDT.

Podpis

Wyroki w analogicznych stanach faktycznych:

1. II SA/Sz 287/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, LEX_nr 3601693
2. II SA/Sz 295/22 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, LEX_nr 3396013
3. II SA/Sz 732/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, LEX_nr 3648969
4. II SA/Sz 733/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie
5. II SA/Sz 737/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie
6. II SA/Sz 738/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie
7. II SA/Sz 284/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie
8. II SA/Sz 286/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, LEX_nr 3575522
9. II SA/Sz 285/23 - Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie
kasacja do NSA II GSK 1606/23 - Wyrok NSA oddalona
10. II GSK 2302/23 - Wyrok NSA z 2024-12-04
11. II GSK 1606/23 - Wyrok NSA z 2024-12-04
12. II GSK 1634/23 - Wyrok NSA z 2024-12-04
13. II GSK 1637/23 - Wyrok NSA z 2024-12-04
14. II GSK 1823/23 - Wyrok NSA z 2024-12-04

Załączniki

Wyrok NSA z uzasadnieniem
Decyzja SKO w Białymstoku

Podpis elektroniczny zweryfikowany

w dniu:2025 -01- 24.....

Wynik weryfikacji podpisu:

~~ważny / nieważny / brak możliwości weryfikacji~~

Dominika Kosińska

SAMORZĄDOWE
KOLEGIUM ODWOŁAWCZE
W BIAŁYMSTOKU

46

06 WRZ. 2024

Białystok 5 września 2024 r.

407.190/F-11/X/2024

DECYZJA

Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Białymstoku w składzie:

Anna Kraszewska – Trusiak - przewodnicząca
Urszula Wilczewska - członek
Sławomir Ignatowicz - członek

na podstawie art. 156 § 1 pkt 2, art. 157 § 1 i 2 w zw. 17 pkt 1 oraz art. 64 § 2, a także art. 184 § 1 i 2 oraz Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 73 ust. 1 w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2018 r, poz. 1990 ze zm. w brzmieniu obowiązującym w dacie wydawania kontrolowanej decyzji) – zwanej dalej „ustawą”, w związku ze sprzeciwem wniesionym przez Prokuratora Prokuratury Okręgowej w Białymstoku – zwanego dalej „Prokuratorem”, po przeprowadzeniu wszczętego z urzędu postępowania w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji z dnia [REDAKTOWANO], znak: [REDAKTOWANO] wydanej w upoważnienia Starosty Sokólskiego, w sprawie rejestracji pojazdu,

orzeka:

**stwierdzić nieważność decyzji dnia [REDAKTOWANO] r., znak: [REDAKTOWANO],
wydanej w upoważnienia Starosty Sokólskiego, którą po rozpatrzeniu wniosku [REDAKTOWANO]
[REDAKTOWANO] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, zarejestrowano pojazd marki [REDAKTOWANO]
[REDAKTOWANO] numer nadwozia: [REDAKTOWANO], wydając dowód rejestracyjny seria numer:
[REDAKTOWANO], tablice rejestracyjne numer: [REDAKTOWANO], zalegalizowane znakiem legalizacyjnym:
[REDAKTOWANO]**

UZASADNIENIE:

Przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte z urzędu na skutek sprzeciwu wniesionego przez Prokuratora od w/w decyzji Starosty Sokólskiego. W treści sprzeciwu Prokurator zarzucił tej decyzji, że została wydana z rażącym naruszeniem prawa, a mianowicie art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (ówcześnie t.j. z 2018 roku, poz. 1990 z późn. zm. - zwanej dalej u.p.r.d.), a mianowicie bez zgromadzenia wszystkich wymaganych prawem dokumentów stanowiących podstawę rejestracji pojazdu, w tym bez uzyskania „świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu -jeżeli są wymagane”.

W uzasadnieniu sprzeciwu Prokurator wskazał, że z poczynionych ustaleń wynika, że do wniosku o rejestrację ww. pojazdu wnioskodawca dołączył następujące dokumenty, tj.: białoruską fakturę zakupu pojazdu wraz z uwierzytelnionym tłumaczeniem na język polski, białoruski dowód rejestracyjny wraz z uwierzytelnionym tłumaczeniem na język polski, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym i z załącznikiem w postaci dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, oświadczenie o zwróceniu tablic rejestracyjnych do organu państwa, z którego pojazd został sprowadzony, informację z Krajowego Rejestru Sądowego, upoważnienie, poświadczony zgłoszenie celne oraz dowód uiszczenia opłaty za rejestrację pojazdu.

Zdaniem Prokuratora zaskarżona ostateczna decyzja Starosty Sokólskiego rażąco narusza prawo, a to art. 72 ust. 1 pkt 3 u.p.r.d., bowiem organ nie uzyskał wymaganego świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu - błędnie uznając, iż nie są w niniejszej sprawie wymagane.

Ponadto Prokurator podkreślił, że obowiązek wynikający z art. 72 ust. 1 pkt 3 u.p.r.d. dołączenia do wniosku wskazanych tam dokumentów istnieje, jeżeli są one wymagane. Natomiast obowiązku tego nie ma w sytuacji wskazanej wprost w przepisie art. 72 ust. 2 pkt 1 u.p.r.d., w brzmieniu zgodnie z którym

wymagania, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 u.p.r.d. nie dotyczą pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jako Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej.

Jak zauważa Prokurator art. 70b ust. 1 u.p.r.d. nakładał na nowy typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązek spełniania odpowiednich wymagań technicznych, o których stanowił art. 70zm ust. 1 pkt 1, a ich spełnienie zgodnie z art. 70b ust. 2 u.p.r.d. podlegało procedurze homologacji i potwierdzone było wydaniem odpowiedniego rodzaju świadectwa homologacji (art. 70c u.p.r.d.) albo decyzji o dopuszczeniu jednostkowym pojazdu wydanej przez krajowy organ homologacyjny w Polsce - Dyrektora Transportu Dozoru Technicznego. Ciągnik rolniczy nie podlegał również wyłączeniu od obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, gdyż nie spełniał przesłanek wskazanych w art. 70e u.p.r.d., a art. 70g u.p.r.d. zakazywał wprowadzania do obrotu nowego pojazdu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważonego dokumentu.

W dalszej części uzasadnienia sprzeciwu Prokurator wskazał, iż proces rejestracji ww. pojazdu odbył się niezgodnie z uregulowaniami zawartymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 roku w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych - dalej jako rozporządzenie, które od dnia 1 stycznia 2018 roku obowiązuje na terenie Unii Europejskiej bez wyjątków. Rozporządzenie ustanawia wymogi administracyjne i wymagania techniczne w zakresie homologacji typu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w art. 2 ust. 1, które mają zastosowanie do m.in. pojazdów rolniczych opisanych w art. 4 rozporządzenia, w tym do pojazdów - ciągników kategorii T. Na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia Państwa Członkowskie Unii Europejskiej zezwalają na wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie tylko takich pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

W art. 3 pkt 37 rozporządzenia definiuje pojęcie „nowy pojazd” jako pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony. Według punktu 38 cyt. artykułu „rejestracja” to administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu, w tym do ruchu drogowego, na stałe, czasowo lub krótki okres; „wprowadzenie do obrotu” według pkt 39 art. 3, to „udostępnienie pojazdu (...), części lub wyposażenia po raz pierwszy w Unii”, a „dopuszczenie” według pkt 40 art. 3 „oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu (...) zgodnie z ich przeznaczeniem”.

Producenci pojazdów wprowadzonych do obrotu lub dopuszczonych zgodnie z art. 8 rozporządzenia mają obowiązek zapewnienia, że były one produkowane i homologowane zgodnie z wymaganiami określonymi w przedmiotowym rozporządzeniu oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy przedmiotowego rozporządzenia. Natomiast importerzy wprowadzają do obrotu tylko pojazdy, które są zgodne z wymogami i otrzymały homologację typu UE albo spełniają wymogi homologacji krajowej, o czym stanowi art. 11 pkt 1 ww. rozporządzenia.

Zgodnie z art. 38 rozporządzenia: „pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu UE całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał homologację na mocy niniejszego rozporządzenia są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 33 rozporządzenia”.

Jak podkreśla Prokurator w niniejszym przypadku powyższe wymogi nie zostały spełnione, pomimo, iż jak wykazano, były wymagane. Pojazd był pojazdem nowym i dotychczas nierejestrowanym na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, został wyprodukowany poza jej granicami i importowany do Polski bez spełnienia wymagań obowiązujących w Unii Europejskiej w zakresie homologacji.

W oparciu o przedstawioną wyżej argumentację Prokurator wniósł o stwierdzenie nieważności przedmiotowej decyzji w całości.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Białymstoku po wnikliwym przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego stwierdziło, co następuje:

Z ustaleń poczynionych przez Kolegium w toku prowadzonego postępowania wynika, że jedyną stroną niniejszego postępowania jest [REDAKTOWANE] spółka z o.o. w likwidacji – dalej jako „Spółka”, „Wnioskodawca” lub „Strona”, gdyż pojazd został wywieziony poza granice kraju.

Z akt sprawy wynika, że Spółka występując z wnioskiem o rejestrację opisanego wyżej pojazdu, będącego ciągnikiem rolniczym, przedłożyła następujące dokumenty:

- dowód własności pojazdu ([REDAKTOWANE] fakturę zakupu pojazdu wraz z uwierzytelnionym tłumaczeniem na język polski);

- białoruski dowód rejestracyjny wraz z uwierzytelnionym tłumaczeniem na język polski,
- zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym i z załącznikiem w postaci dokumentu identyfikacyjnego pojazdu;
- oświadczenie o zwróceniu tablic rejestracyjnych do organu państwa, z którego pojazd został sprowadzony;
- dowód odprawy celnej przywózowej;
- dowód uiszczenia opłaty za rejestrację pojazdu.

Do wniosku o rejestrację przedmiotowego pojazdu nie zostało natomiast dołączone świadectwo zgodności WE ani inny równoważny dokument.

Wskazać również należy, że zgłoszony do rejestracji pojazd był zarejestrowany na terenie Białorusi, a zatem państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej.

W tym miejscu Kolegium Odwoławcze uznało za zasadne odnotować, że z treści poświadczonego zgłoszenia celnego wynika, że pojazd został objęty procedurą celną dopuszczenia do obrotu, zaś w polu 44 Dodatkowe informacje/Załączone dokumenty/Świadectwo i pozwolenia odnotowano m.in. 9DK8- wyjaśnienie w sprawie homologacji – brak.

Zgodnie z przepisem art. 27 zdanie ostatnie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 – dopuszczenia do obrotu nie należy uważać za dowód zgodności z prawem Unii.

W oparciu o przedłożone przez Spółkę dokumenty Starosta Sokółski zarejestrował wyżej wymieniony pojazd.

W myśl przepisu art. 156 § 1 Kpa organ administracji publicznej stwierdza nieważność decyzji, która:

- 1) wydana została z naruszeniem przepisów o właściwości;
- 2) wydana została bez podstawy prawnej lub z rażącym naruszeniem prawa;
- 3) dotyczy sprawy już poprzednio rozstrzygniętej inną decyzją ostateczną;
- 4) została skierowana do osoby niebędącej stroną w sprawie;
- 5) była niewykonalna w dniu jej wydania i jej niewykonalność ma charakter trwały;
- 6) w razie jej wykonania wywołałaby czyn zagrożony karą;
- 7) zawiera wadę powodującą jej nieważność z mocy prawa.

Stosownie do treści przepisu art. 157 § 1 Kpa właściwy do stwierdzenia nieważności decyzji w przypadkach wymienionych w art. 156 jest organ wyższego stopnia, a gdy decyzja wydana została przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze - ten organ.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądowno-administracyjnym rażące naruszenie prawa (art. 156 § 1 pkt 2 Kpa), określa się, jako oczywiste i bezsporne naruszenie przepisu prawa, a przy tym takie, które koliduje z zasadą praworządnego działania organów administracji publicznej w demokratycznym państwie prawa (tak w wyroku WSA w Warszawie sygn. akt VII SA/Wa 706/05 z dnia 21 grudnia 2005r.).

Jak słusznie podkreślił Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku w wyroku z dnia 23 maja 2006r., sygn. akt II SA/Bk 25/06, powołując się na orzeczenie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 6 lutego 1995r. sygn. akt II S.A. 1531/94, rażące naruszenie prawa, o jakim mowa w art.156 § 1 pkt 2 k.p.a., to oczywiste naruszenie jednoznacznego przepisu prawa, a przy tym takie, które koliduje z zasadą praworządnego działania organów administracji publicznej w demokratycznym państwie prawnym, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej.

O rażącym naruszeniu prawa decydują łącznie trzy przesłanki: oczywistość naruszenia prawa, charakter przepisu, który został naruszony oraz racje ekonomiczne lub gospodarcze – skutki, które wywołuje decyzja.

Oczywistość naruszenia prawa polega na rzucającej się w oczy sprzeczności pomiędzy treścią rozstrzygnięcia, a przepisem prawa stanowiącym jego podstawę prawną. W sposób rażący może zostać naruszony wyłącznie przepis, który może być stosowany w bezpośrednim rozumieniu, to znaczy taki, który nie wymaga stosowania wykładni prawa. Skutki, które wywołuje decyzja uznana za rażąco naruszającą prawo, to skutki niemożliwe do zaakceptowania z punktu widzenia wymagań praworządności - skutki gospodarcze lub społeczne naruszenia, których wystąpienie powoduje, że nie jest możliwe zaakceptowanie decyzji jako aktu wydanego przez organy praworządnego państwa (tak w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 lutego 2005r, sygn. akt OSK 1134/04).

W myśl art. 73 ust. 1 ustawy rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela, starosta właściwy ze względu na miejsce jego zamieszkania (siedzibę), wydając dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną, jeżeli jest wymagana, z zastrzeżeniem ust. 2-5.

Zgodnie z przepisem art. 72 ust. 1 ustawy rejestracji dokonuje się na podstawie:

1) dowodu własności pojazdu lub dokumentu potwierdzającego powierzenie pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5;

2) karty pojazdu, jeżeli była wydana;

3) świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu - jeżeli są wymagane;

4) zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego;

5) dowodu rejestracyjnego, jeżeli pojazd był zarejestrowany;

6) dowodu odprawy celnej przywózowej, jeżeli pojazd został sprowadzony z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej i jest rejestrowany po raz pierwszy;

6a) dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo dokumentu potwierdzającego brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju albo zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, jeżeli samochód osobowy lub pojazd rodzaju "samochodowy inny", podrodzaj "czterokołowiec" (kategoria homologacyjna L7e) lub podrodzaj "czterokołowiec lekki" (kategoria homologacyjna L6e) został sprowadzony z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i jest rejestrowany po raz pierwszy.

Odpowiednio do treści art. 70b ust. 1 i 2 ustawy nowy typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien spełniać wymagania techniczne, odpowiednie dla danej kategorii pojazdu, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70zm ust. 1 pkt 1. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części potwierdza się w procedurze homologacji:

1) typu pojazdu;

2) typu WE pojazdu;

3) typu WE przedmiotu wyposażenia lub części;

4) typu EKG ONZ.

Na mocy art. 70s ust. 1 ustawy producent nowych pojazdów jest obowiązany:

1) wystawić:

a) świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności - do każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednio świadectwo homologacji typu WE pojazdu albo świadectwo homologacji typu pojazdu, albo

b) świadectwo zgodności - do każdego pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji typu wydane na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej i uznanego w trybie art. 70j ust. 1 albo art. 70k ust. 1;

2) złożyć oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;

3) zamieścić w instrukcji obsługi lub podręczniku użytkownika informacje zawierające ograniczenia lub specjalne warunki montażu mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska - o ile występują. Obowiązki te na mocy art. 70zk pkt 2 ustawy spoczywają również na importerze pojazdu.

W myśl art. 72 ust. 2 pkt 1 ustawy obowiązek przedłożenia wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu świadectwa zgodności WE albo innego równoważnego dokumentu nie dotyczy pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Przepisy ustawy przewidują również inne zwolnienia od obowiązku homologacji, a mianowicie zgodnie z przepisem art. 70d ustawy:

1. Producent nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu WE, z zastrzeżeniem ust. 2-6.

2. Nowy typ pojazdu zaprojektowanego i zbudowanego do użytku przede wszystkim na placach budowy, w kamieniołomach, w obiektach portowych lub w portach lotniczych oraz pojazdu wolnobieżnego nie podlega obowiązkowi uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu oraz świadectwa homologacji typu pojazdu. Producent tego typu pojazdu może wystąpić o dopuszczenie fakultatywne poprzez uzyskanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu, potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych, w zakresie, w jakim ten typ pojazdu spełnia wymagania określone w załącznikach IV i XI do dyrektywy 2007/46/WE. Przepisu nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, oraz do tramwaju i trolejbusu.

3. Nowy typ pojazdu specjalnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanego przez Służbę Celno-Skarbową, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej i jednostek ochrony przeciwpożarowej lub nowy typ pojazdu używanego do celów specjalnych nie podlega obowiązkowi uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu oraz świadectwa homologacji typu pojazdu. Producent tych typów pojazdów może uzyskać świadectwo homologacji typu WE pojazdu, jeżeli typ pojazdu spełnia odpowiednie wymagania techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70zm ust. 1 pkt 1.

4. Producent:

- 1) tramwaju,
- 2) trolejbusu

- jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tego pojazdu świadectwo homologacji typu pojazdu.

5. Podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

6. Producent:

1) nowego typu pojazdu, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli uzyskał:

- a) świadectwo homologacji typu WE pojazdu, w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- b) świadectwo homologacji typu pojazdu, w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- c) świadectwo homologacji typu pojazdu, w odniesieniu do pojazdów kategorii T4.1, T4.2, T5, C, R,
- d) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- e) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- f) dopuszczenie jednostkowe pojazdu,
- g) uznanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- h) świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu;

2) nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust.

1, jeżeli:

- a) uzyskał świadectwo homologacji typu EKG ONZ,
- b) nowy typ przedmiotu wyposażenia lub części jest objęty świadectwem homologacji typu WE pojazdu.

7. W procedurze homologacji typu WE pojazdu świadectwa homologacji typu EKG ONZ uznaje się za równoważne świadectwom homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części w zakresie, w jakim wymagania określone w regulaminach EKG ONZ wymienionych w części II załącznika IV do dyrektywy 2007/46/WE pokrywają się z zakresem wymagań dla tego przedmiotu wyposażenia lub części, określonym w odpowiednich dyrektywach lub rozporządzeniach Unii Europejskiej.

8. W przypadku gdy pojazd, o którym mowa w ust. 2, nie spełnia wszystkich wymagań dyrektywy 2007/46/WE oraz producent pojazdu nie może uzyskać zwolnienia z niektórych wymagań technicznych, o których mowa w art. 70zm ust. 1 pkt 1, uznaje się go za pojazd niekompletny.

9. Przepisu ust. 6 pkt 1 lit. a nie stosuje się do pojazdów specjalnych.

Ponadto na mocy art. 70e ustawy z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji wyłączone zostały pojazdy:

- 1) kategorii M1, przeznaczonego do zawodów sportowych;
- 2) kategorii L:
 - a) przystosowanego do używania przez osoby niepełnosprawne,
 - b) przeznaczonego do zawodów sportowych;
- 3) kategorii T przeznaczonego do prac leśnych obejmującej:
 - a) ciągnik zrywkowy i ciągnik z przednim systemem załadowniczym,
 - b) pojazd skonstruowany na ramie sprzętu do prac ziemnych.

Podkreślić również należy, że w przepisie art. 70g ust. 1 ustawy sformułowany został wprost zakaz wprowadzania do obrotu nowego pojazdu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, o którym mowa w art. 70j ust. 1, art. 70k ust. 1, art. 70o ust. 1, art. 70zo ust. 1, art. 70zp ust. 1 albo art. 70zu ust. 1.

Odnotować również należy, że w myśl art. 70zk pkt 2 ustawy prawa i obowiązki producenta, o których mowa w art. 70d ust. 1-4 i 6-9, art. 70e, art. 70f, art. 70g, art. 70h ust. 1-5, 7 i 8, art. 70i, art. 70j, art. 70k, art. 70l ust. 1, art. 70m, art. 70n ust. 1 pkt 1-3 i ust. 2 i 3, art. 70o, art. 70p ust. 1 pkt 1 i 3 i ust. 2 i 3, art. 70q, art. 70r ust. 1 pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3 i ust. 2, art. 70s ust. 1, 2 i 4-6, art. 70t, art. 70u, art. 70w ust. 1 pkt 1, pkt 3 lit. a i ust. 2-5, art. 70z ust. 1-5 i 7 oraz art. 70zb stosuje się do podmiotu wprowadzającego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd oraz nowe przedmioty wyposażenia lub części.

Z powołanych wyżej regulacji wynika, że obowiązkiem producenta lub podmiotu wprowadzającego nowy pojazd do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest uzyskanie odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, o którym mowa w art. 70j ust. 1, art. 70k ust. 1, art. 70o ust. 1, art. 70zo ust. 1, art. 70zp ust. 1 albo art. 70zu ust. 1 ustawy – jeżeli nie są one objęte opisanymi wyżej wyłączeniami.

Przepisy powyższe mają charakter ogólny i odnoszą się do wszystkich pojazdów w rozumieniu przepisów ustawy.

Natomiast kwestie homologacji pojazdów rolniczych zostały w sposób kompleksowy uregulowane przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 167/2013 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych - zwanego dalej „Rozporządzeniem”, które jako *lex specialis* oraz zgodnie z zasadą bezpośredniej skuteczności i pierwszeństwa stosowania prawa unijnego (art. 90 w zw. z art. 91 ust. 3 Konstytucji RP), mają pierwszeństwo przed prawem krajowym.

Zgodnie z art. 1 Rozporządzenia rozporządzenie ustanawia wymogi administracyjne i wymagania techniczne w zakresie homologacji typu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w art. 2 ust. 1.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do homologacji pojedynczych pojazdów. Jednakże państwa członkowskie udzielające takich indywidualnych homologacji uznają wszelkie homologacje typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych udzielone na mocy niniejszego rozporządzenia zamiast homologacji udzielonych na mocy odpowiednich przepisów krajowych.

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące nadzoru rynku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które podlegają homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również wymogi dotyczące nadzoru rynku części i wyposażenia dla takich pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W myśl art. 2 ust. 1 Rozporządzenia niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów rolniczych i leśnych opisanych w art. 4, zaprojektowanych i skonstruowanych na jednym lub kilku etapach, oraz do

układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także części i wyposażenia, zaprojektowanych i skonstruowanych dla takich pojazdów.

Niniejsze rozporządzenie ma w szczególności zastosowanie do następujących pojazdów:

- a) ciągników (kategorie T i C);
- b) przyczep (kategoria R); oraz
- c) wymiennych urządzeń ciągniętych (kategoria S).

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do wymiennych urządzeń całkowicie unoszonych ponad ziemię lub niezdolnych do obracania się wokół osi pionowej, gdy pojazd, do którego są doczepione, porusza się po drodze.

W przypadku następujących pojazdów producent może dokonać wyboru pomiędzy wystąpieniem o homologację na podstawie niniejszego rozporządzenia lub spełnieniem odpowiednich wymogów krajowych:

- a) przyczepy (kategoria R) i wymienne urządzenia ciągnięte (kategoria S);
- b) ciągniki gąsienicowe (kategoria C);
- c) ciągniki kołowe specjalnego przeznaczenia (kategorie T4.1 i T4.2).

Stosownie do art. 4 pkt 2 Rozporządzenia do celów niniejszego rozporządzenia "kategoria T1" obejmuje ciągniki kołowe, w których rozstaw kół osi położonej najbliżej kierowcy wynosi nie mniej niż 1 150 mm, masa własna w stanie gotowości do jazdy przekracza 600 kg, a prześwit jest nie większy niż 1 000 mm; w przypadku ciągników ze zmianą pozycji przy zmienionym kierunku jazdy (z odwracaniem siedzeniem i kołem kierownicy) oś najbliższa kierowcy to oś wyposażona w opony o największej średnicy.

Zgodnie z przepisem art. 3 pkt 8 Rozporządzenia "ciągnik" oznacza każdy silnikowy, kołowy lub gąsienicowy pojazd rolniczy lub leśny mający co najmniej dwie osie i maksymalną prędkość konstrukcyjną nie mniejszą niż 6 km/h, którego główna funkcja polega na mocy pociągowej i który został specjalnie skonstruowany do ciągnięcia, pchania, przewożenia i napędzania niektórych wymiennych urządzeń przeznaczonych do wykonywania prac rolniczych lub leśnych oraz do ciągnięcia rolniczych lub leśnych przyczep lub urządzeń; może on być dostosowywany do przewożenia ładunków podczas wykonywania prac rolniczych lub leśnych lub może być wyposażony w jedno lub więcej siedzeń dla pasażerów.

Natomiast w myśl art. 2 pkt 37 Rozporządzenia "nowy pojazd"¹ oznacza pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrwany ani dopuszczony.

Zgodnie z definicjami zawartymi w art. 3 pkt 38 i 40 Rozporządzenia

- "rejestracja" oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu, w tym do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres;

- "dopuszczenie" oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem.

Z powołanych wyżej regulacji Rozporządzenia – poprzez zwykłe podstawienie definicji – wynika, że nowym pojazdem jest pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrwany, a zatem pojazd w stosunku do którego nie zostało nigdy wcześniej wydane administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu (w tym do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres), przez które to dopuszczenie należy rozumieć pierwsze wykorzystanie pojazdu w Unii, jak również pojazd, który nigdy wcześniej nie był dopuszczony, a zatem nigdy wcześniej nie był wykorzystywany w Unii (bez wymaganej rejestracji), co pozwala na stwierdzenie, że nowy pojazd to pojazd w stosunku do którego nigdy wcześniej nie zostało wydane administracyjne zezwolenie na pierwsze wykorzystanie w Unii, ani który nigdy wcześniej nie był wykorzystywany w Unii.

¹ Zgodnie z art. 2 pkt 62 ustawy „nowy pojazd” to pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany.

Odnosić natomiast należy, że powołana wyżej definicja „nowego pojazdu”, ma charakter ogólny i odnosi się do wszystkich rodzajów pojazdów w rozumieniu ustawy, a mianowicie do pojazdów zdefiniowanych jako środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyny lub urządzenie do tego przystosowane. Natomiast w stosunku do pojazdów rolniczych – jak już wyżej wyjaśniano zastosowanie mają przepisy Rozporządzenia, które jako *lex specialis* oraz zgodnie z zasadą bezpośredniej skuteczności i pierwszeństwa stosowania prawa unijnego (art. 90 w zw. z art. 91 ust. 3 Konstytucji RP), mają pierwszeństwo przed prawem krajowym.

Takie rozumienie definicji „nowego pojazdu” nie wymaga dokonywania wykładni, ani interpretacji powołanych wyżej przepisów, gdyż definicja ta wynika wprost z bezpośredniego rozumienia przepisów prawa, ma jednoznaczną treść i nie wymaga stosowania reguł wykładni.

Zgodnie z przepisem art. 5 ust. 2 Rozporządzenia państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie tylko takich pojazdów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

Z powołanym ostatnio przepisem koreluje przepis art. 8 ust. 1 Rozporządzenia nakładający na producentów obowiązek zapewnienia aby pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które są wprowadzane do obrotu lub dopuszczane², były produkowane i homologowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Z przytoczonych wyżej regulacji prawnych wynika, że producent nowych pojazdów, które mają być wykorzystane po raz pierwszy w Unii, ma obowiązek uzyskania homologacji, zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, zaś na organach państw członkowskich Unii Europejskiej spoczywa obowiązek czuwania nad tym, aby nowe pojazdy wprowadzane do obrotu, rejestrowane lub dopuszczane do wykorzystania w Unii Europejskiej, spełniały wymogi Rozporządzenia

Z powołanymi wyżej regulacjami współbrzmi przepis art. 38 ust. 1 zdanie pierwsze³ Rozporządzenia, zgodnie z którym bez uszczerbku dla art. 41 i 44⁴, pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu UE całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację na mocy niniejszego rozporządzenia, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 33.

W myśl art. 33 ust. 1 Rozporządzenia producent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu pojazdu, wydaje świadectwo zgodności w formie dokumentu papierowego dołączanego do każdego pojazdu, niezależnie od tego, czy jest kompletny, niekompletny czy skompletowany, wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu.

Świadectwo takie wydaje się nabywcy nieodpłatnie wraz z pojazdem. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji.

Przez okres 10 lat od daty produkcji pojazdu jego producent, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje duplikat świadectwa zgodności za opłatą nieprzekraczającą kosztów wydania duplikatu. Słowo "duplikat" musi być wyraźnie widoczne na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.

Przenosząc powyższe na grunt przedmiotowej sprawy należy stwierdzić, że zgłoszony do rejestracji, opisany wyżej pojazd marki [REDAKTOWANE] będący ciągnikiem rolniczym kategorii [REDAKTOWANE] – w rozumieniu przepisów Rozporządzenia, jest bez wątpienia pojazdem objętym wymogami Rozporządzenia, gdyż nie podlegał wyłączeniom przewidzianym przepisami tego Rozporządzenia.

Nie ulega również wątpliwości, że w chwili zgłoszenia tego pojazdu do rejestracji opisany wyżej ciągnik marki [REDAKTOWANE] był pojazdem nowym w rozumieniu przepisów Rozporządzenia, gdyż nigdy wcześniej w stosunku do niego nie zostało wydane administracyjne zezwolenie na pierwsze wykorzystanie pojazdu w Unii (w tym dopuszczenie do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres), jak również nigdy wcześniej omawiany ciągnik nie był wykorzystywany w Unii (bez wymaganej rejestracji), a bez znaczenia prawnego w sprawie pozostaje fakt, że pojazd ten był zarejestrowany na terenie [REDAKTOWANE], czyli państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej.

Z powołanych wyżej przepisów wynika także, że na producencie omawianego pojazdu ciąży obowiązek wykazania w procedurze homologacyjnej, że pojazd, który ma być dopuszczony do wykorzystania w Unii Europejskiej spełnia odpowiednie wymogi administracyjne i wymogi techniczne.

² Z art. 3 pkt 38 Rozporządzenia wynika, że określeniu „dopuszczenie” mieści się również dopuszczenie do ruchu drogowego.

³ Art. 38 ust. 1 zdanie drugie oraz wyłączenia przewidziane przepisem art. 38 ust. 2 Rozporządzenia nie odnoszą się do stanu faktycznego przedmiotowej sprawy.

⁴ Przepisy art. 41 i 44 Rozporządzenia nie odnoszą się do stanu faktycznego przedmiotowej sprawy.

Powyższe obowiązki producenta ciążyły również na Spółce, występującej o rejestrację przedmiotowego pojazdu i będącej jednocześnie importers^{5,6}, gdyż na mocy art. 15 Rozporządzenia importer lub dystrybutor uważany jest do celów niniejszego rozporządzenia za producenta i podlega obowiązkom producenta zgodnie z art. 8-10, w przypadku gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku lub rejestruje pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie pod swoją własną nazwą lub znakiem handlowym lub modyfikuje pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny w sposób, który może mieć wpływ na zgodność z mającymi zastosowanie wymogami.

Z przytoczonych wyżej przepisów krajowych wynika również, że zgłoszony do rejestracji, opisany wyżej ciągnik marki [REDAKTOWANE] nie był pojazdem, o którym mowa w art. 72 ust. 2 pkt 1 ustawy (już zarejestrowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej), jak również nie podlegał wyłączeniom z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji przewidzianym przepisami art. 70d i art. 70e ustawy.

Z powyższego wynika jednoznacznie, że na Spółce wnioskującej o rejestrację przedmiotowego pojazdu ciążył obowiązek przedłożenia wraz z wnioskiem o rejestrację świadectwa zgodności WE lub innego równoważnego dokumentu.

W ocenie Kolegium wymagania przepisu art. 72 ust. 1 ustawy są w tym zakresie jasne, czytelne i nie wymagają stosowania reguł wykładni.

Natomiast obowiązkiem organu administracji, do którego wpłynął wniosek o rejestrację pojazdu bez wymaganego przepisami prawa dokumentu, było wezwanie Spółki – w trybie art. 64 § 2 Kpa – do uzupełnienia braku formalnego wniosku, pod rygorem pozostawienia podania bez rozpoznania.

Z materiału dowodowego sprawy wynika natomiast bezspornie, że Starosta Sokólski opisaną wyżej decyzją zarejestrował opisany wyżej pojazd marki Belarus, nie wymagając przedłożenia przez Spółkę świadectwa zgodności WE lub innego równoważnego dokumentu, który był wymagany – co wykazano powyżej.

W ocenie Kolegium Starosta Sokólski rozpoznając wniosek Spółki o rejestrację opisanego wyżej pojazdu marki Belarus, pomimo jego niekompletności, dopuścił się rażącego naruszenia prawa. Brak podania był bowiem oczywisty, a pomimo tego organ nie zastosował się do obowiązków określonych przepisem art. 64 § 2 Kpa, zgodnie z którym jeżeli podanie nie spełnia innych wymagań ustalonych w przepisach prawa, należy wezwać wnoszącego do usunięcia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż siedem dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.

Oceniając „rażącość” naruszenia prawa Kolegium wzięło pod uwagę, że w judykaturze oraz doktrynie prawa administracyjnego stanowisko w kwestii wykładni pojęcia „rażące naruszenie prawa” jest ugruntowane. Przyjmuje się, że rażące naruszenie prawa zachodzi w przypadku naruszenia przepisu, którego treść bez żadnych wątpliwości interpretacyjnych może być ustalona w bezpośrednim rozumieniu. Podstawą zastosowania tej przesłanki może być zatem jedynie niebudzący wątpliwości stan prawny. Rażące naruszenie prawa to naruszenie oczywiste, wyraźne, bezsporne (zob. J. Jendrośka, B. Adamiak, Zagadnienie rażącego naruszenia prawa, s. 69 i n.). Jak wyjaśnił Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 19 kwietnia 2013 r., sygn. akt II GSK 190/12 (LEX nr 1337107) „rażące naruszenie prawa zachodzi wtedy, gdy treść decyzji pozostaje w wyraźnej i oczywistej sprzeczności z treścią prawa i gdy charakter tego naruszenia powoduje, że owa decyzja nie może być akceptowana jako akt wydany przez organ praworządne państwa. Zaznaczyć przy tym należy, że nie chodzi tu o błędy w wykładni prawa, ale o przekroczenie prawa w sposób jasny i niedwuznaczny. Ustalenie, czy w konkretnym wypadku nastąpiło „rażące naruszenie prawa”, wymaga zawsze bardzo wnikliwego rozważenia sprawy. Naruszony przepis prawa nie może pozostawiać jakichkolwiek wątpliwości prawnych, a jego treść musi być jasna i nie może wywoływać sporów doktrynalno-orzecznicych” (zob. wyr. Naczelnego Sądu Administracyjnego z dn. 28 maja 2009, I OSK 524/08 – baza orzeczeń

⁵ Art. 3 pkt 41 Rozporządzenia

„importer” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie z państwa trzeciego;

⁶ Ponadto obowiązek ten można wyprowadzić również z treści przepisu art. 11 Rozporządzenia, zgodnie z którym importerzy wprowadzają do obrotu tylko pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które są zgodne z wymogami i które otrzymały homologację typu UE albo spełniają wymogi homologacji krajowej, lub części lub wyposażenie podlegające w pełni wymogom zawartym w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008.

<http://orzeczenia.nsa.gov.pl>). Ten sam sąd zaznaczył, że „podkreślenia wymaga to, że o rażącym naruszeniu prawa decydują łącznie trzy przesłanki: oczywistość naruszenia prawa, charakter naruszonego przepisu oraz racje społeczne, ekonomiczne lub gospodarcze, przy czym rażącym naruszeniem prawa nie jest każde naruszenie prawa, ale tylko takie naruszenie, w wyniku którego powstają skutki niemożliwe do zaakceptowania z punktu widzenia praworządności, a waga tego naruszenia jest znacznie większa niż stabilność decyzji.” (zob. wyr. NSA, II OSK 682/12 - publ. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl>).

Oceniając przedmiotową decyzję Starosty Sokólskiego, którą zarejestrowano opisany wyżej pojazd marki Belarus, wydając dowód rejestracyjny, tablice rejestracyjne, zalegalizowane znakiem legalizacyjnym, pod kątem wymienionych wyżej przesłanek rażącego naruszenia prawa, Kolegium Odwoławcze stoi na stanowisku, że w niniejszej sprawie doszło do oczywistego i rażącego naruszenia przepisu art. 73 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu, starosta właściwy ze względu na miejsce jego stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania, wydając decyzję o rejestracji pojazdu, dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, a zatem wniosek kompletny w rozumieniu art. 72 ust. 1 ustawy, który w przypadku stwierdzenia braków formalnych, winien zostać uzupełniony w trybie art. 64 § 2 Kpa.

W tym miejscu zauważyć należy, że z treści przywołanych wyżej regulacji prawnych jednoznacznie wynika, że elementem koniecznym wniosku o rejestrację przedmiotowego pojazdu, warunkującym merytoryczne rozpatrzenie wniosku, było przedłożenie wraz z żądaniem świadectwa zgodności WE (lub innego równoważnego dokumentu), co stanowiło wymóg formalny podania o rejestrację przedmiotowego pojazdu.

Zaniechania Starosty Sokólskiego w zakresie żądania uzupełnienia wniosku o wymagane prawem dokumenty i pozytywne rozpatrzenie niekompletnego wniosku Spółki, doprowadziło do sytuacji, w której doszło do wydania merytorycznej decyzji, którą zarejestrowano pojazd marki [REDAKTOWANE] numer nadwozia: [REDAKTOWANE] wydając dowód rejestracyjny seria numer: [REDAKTOWANE] tablice rejestracyjne numer: [REDAKTOWANE], zalegalizowane znakiem legalizacyjnym: [REDAKTOWANE], a zatem pojazdu który nie spełnia wymagań przewidzianych przepisami Rozporządzenia, co należy uznać za rażące naruszenie przepisów art. 73 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy w zw. z art. 64 § 2 Kpa, a także rażące naruszenie przepisu art. 5 ust. 2 Rozporządzenia.

Jednocześnie dokonana analiza pozostałych przesłanek z art. 156 § 1 Kpa prowadzi do wniosku, że żadna z nich nie zaistniała w przedmiotowej sprawie.

Decyzja wydana została przez właściwy w sprawie organ (art. 156 § 1 pkt. 1 Kpa). Sprawa nie została też rozstrzygnięta inną decyzją ostateczną (zgodnie z art. 156 §1 pkt. 3 Kpa). Decyzja została skierowana do prawidłowo określonych stron postępowania (co wynika z akt sprawy, art. 156 § 1 pkt. 4). Decyzja nie była niewykonalna w dniu jej wydania, tym bardziej niewykonalność nie ma charakteru trwałego (zgodnie z art. 156 § 1 pkt. 5 Kpa). W zanalizowanej sprawie nie zaistniała również przesłanka określona w art. 156 §1 pkt 6 Kpa. Wykonanie decyzji nie spowoduje czynu zagrożonego karą. Nie zaistniała również przesłanka określona w art. 156 § 1 pkt. 7 – decyzja nie zawiera wady powodującej jej nieważność z mocy prawa.

Kolegium dokonało również weryfikacji decyzji starosty pod kątem ewentualnego stwierdzenia, czy nie wywołała ona nieodwracalnych skutków prawnych. Zgodnie bowiem z art. 156 § 2 Kpa, nie stwierdza się nieważności decyzji z przyczyn wymienionych w § 1, jeżeli od dnia jej doręczenia lub ogłoszenia upłynęło dziesięć lat, a także gdy decyzja wywołała nieodwracalne skutki prawne.

Zauważyć należy, że przepisy Kpa nie zawierają definicji "nieodwracalnych skutków prawnych", ani też kryteriów pozwalających na zakwalifikowanie danego skutku jako nieodwracalnego. Punktem wyjścia dla rozważań w zakresie pojęcia nieodwracalnych skutków prawnych jest zatem charakter instytucji stwierdzenia nieważności decyzji administracyjnej.

Zasadniczy sens tej instytucji polega na tym, że w każdym wypadku decyzja dotknięta wadami wymienionymi w art. 156 § 1 Kpa powinna być wyeliminowana z obrotu prawnego, a tym samym powinny być zniesione skutki prawne, które decyzja taka wywołała. Wyjątek od tej zasady, polegający na tym, że nie stwierdza się nieważności nawet wadliwej decyzji wówczas, gdy wywołała ona nieodwracalne skutki prawne, nie może być rozumiany i stosowany w taki sposób, że podważony zostałby cel, któremu służy omawiana instytucja. Odstąpienie od stwierdzenia nieważności decyzji i ograniczenie się do stwierdzenia wydania jej z naruszeniem prawa oznacza bowiem pozostawienie w obrocie prawnym wadliwej decyzji i prowadzi do utrzymania skutków prawnych, które wywołała. W każdym postępowaniu w przedmiocie stwierdzenia

nieważności niezbędne jest więc ustalenie charakteru skutków prawnych, co determinować będzie dopuszczalność wyeliminowania decyzji administracyjnej z obrotu prawnego.

Podkreślić należy, że nieodwracalność skutków prawnych nie dotyczy skutków wynikających z faktu wydania decyzji nieważnej, lecz wynika z podjęcia kolejnej czynności prawnej dokonanej w związku ze skutkami decyzji obciążonej wadą nieważności (M. Wincenciak w: red. J. Niczyporuk, O tzw. "nieodwracalnych skutkach prawnych" decyzji administracyjnej, (w:) Kodyfikacja Postępowania Administracyjnego. Na 50-lecie k.p.a., Wyd. WSPA 2010, s. 901-902). U podstaw stwierdzenia nieodwracalności skutku prawnego w odniesieniu do aktu wywołującego skutki w sferze prawa cywilnego tkwi to, że administracja nie dysponuje instrumentami do tego, by tego rodzaju skutek odwrócić. Szczególnie ma to miejsce w sytuacji, gdy decyzja administracyjna wywarła pośredni skutek w sferze prawa cywilnego, tj. gdy stała się ona podstawą do dokonania (nieodwracalnych dla organu) czynności prawa cywilnego (W. Chróścielewski w: Pojęcie "nieodwracalne skutki prawne" w rozumieniu art. 156 § 2 k.p.a. (w:) Współczesne zagadnienia prawa i procedury administracyjnej. Księga jubileuszowa dedykowana Prof. zw. dr. hab. Jackowi M. Langowi, Wolters Kluwer 2009, s. 83-84 uw. 5, s. 91, uw. 8; A. Kowalska, Nieodwracalne skutki prawne jako negatywna przesłanka stwierdzenia nieważności decyzji określona w art. 156 § 2 k.p.a. w odniesieniu do praw słusznie nabytych, Przegląd Prawa Publicznego 2012/7-8/76).

W tej sytuacji nieodwracalność skutków prawnych trzeba rozumieć jako sytuację, w której - z uwagi na zakres posiadanych kompetencji - organ administracji publicznej nie jest władny odwrócić na drodze postępowania administracyjnego skutków prawnych, wywołanych przez objętą rażącym naruszeniem prawa decyzją administracyjną. Nie chodzi zatem o możliwość odwrócenia owych skutków rozpatrywaną z perspektywy możliwości całego systemu prawa, a zatem nieodwracalność bezwzględna (por. wyrok NSA z dnia 23 marca 2021 r., sygn. akt III OSK 224/21), ale w kontekście prawnych form dopuszczalnych na gruncie postępowania administracyjnego.

Nawet w sytuacji, w której pojazd został zbyty, nie można mówić, by decyzja o rejestracji pojazdu wywołała nieodwracalne skutki prawne. Stwierdzenie nieważności przedmiotowej decyzji starosty w żaden sposób nie wpływa na prawo własności pojazdu, nie wpływa na sferę stosunków cywilnoprawnych. Stwierdzenie nieważności decyzji nie ingeruje w ustalenie własności pojazdu podlegającego rejestracji.

Ponadto zauważyć należy, że kontrolowana decyzja - w ocenie Kolegium - wywołała bardzo niekorzystne skutki w zakresie:

- bezpieczeństwa komunikacyjnego, gdyż decyzja o rejestracji pojazdu - w myśl art. 71 ust. 1 ustawy - dopuściła przedmiotowy pojazd do ruchu drogowego, pomimo tego, że jego konstrukcja i wyposażenie nie zostały poddane procedurze homologacyjnej;
- ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników zarejestrowanego pojazdu, poprzez dopuszczenie do jego użytkowania pomimo braku stwierdzenia w procedurze homologacyjnej, czy spełnia on odpowiednie wymagania techniczne;
- bezpieczeństwa pracy, poprzez dopuszczenie do jego użytkowania pomimo braku stwierdzenia w procedurze homologacyjnej, czy spełnia on odpowiednie wymagania techniczne;
- ochrony środowiska, poprzez dopuszczenie do jego użytkowania pomimo braku stwierdzenia w procedurze homologacyjnej, czy spełnia on odpowiednie wymagania techniczne.

Za niewystarczające w tym zakresie należy uznać przeprowadzenie badania technicznego przedmiotowego pojazdu, gdyż badanie techniczne ma na celu ustalenie, czy stan utrzymania pojazdu pozwala na jego dalsze bezpieczne użytkowanie, natomiast badanie techniczne nie służy ustaleniu, czy dany pojazd spełnia wymagania techniczne właściwe dla danego typu pojazdu, w tym czy został zbudowany i wyposażony w taki sposób, aby korzystanie z niego:

- 1) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę;
- 2) nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych;
- 3) nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych;
- 4) nie powodowało niszczenia drogi;

5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu;

6) nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych.

Badanie techniczne nie służy również do ustalenia, jakie rozwiązania konstrukcyjne zostały przyjęte dla danego typu pojazdu w zakresie: ochrony w razie przewrócenia się, dopuszczalnej ładowności, dopuszczalnej masy pojazdów ciągnionych, dopuszczalnego nacisku osi itp. W konsekwencji powyższego nie można zatem uznać, badania technicznego, jakiemu został poddany przedmiotowy pojazd, za badanie równoważne badaniu przeprowadzanemu w procedurze homologacji pojazdu, a w dalszej konsekwencji za badanie wystarczające dla wydania decyzji o rejestracji pojazdu.

W ocenie Kolegium, z dużym stopniem prawdopodobieństwa można założyć również, że w wyniku rejestracji przedmiotowego pojazdu, a zatem dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu pomimo nie przedstawienia świadectwa zgodności WE lub innego równoważnego dokumentu, który był wymagany mogło dość do naruszeń w zakresie ochrony konkurencji i konsumentów.

Opisane wyżej skutki ekonomiczne, społeczne i gospodarcze w ocenie Kolegium należy uznać za niemożliwe do zaakceptowania w demokratycznym państwie prawa.

Stwierdzenie nieważności decyzji uzasadnione jest również z punktu widzenia ochrony rynku wspólnotowego (nieakceptowane jest dopuszczenie od ruchu na terenie UE pojazdów bez wymaganego świadectwa homologacji), ochrony środowiska naturalnego i samych uczestników ruchu.

Powyższe uzasadnia wyeliminowanie kontrolowanej decyzji z obrotu prawnego, poprzez stwierdzenie jej nieważności.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak we wstępie.

Stronie służy prawo złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy do tutejszego Kolegium w terminie 14 dni od otrzymania niniejszej decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy strona może zrzec się prawa do wniesienia wniosku wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Strona może wnieść na decyzję skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku, bez skorzystania z prawa zwrócenia się do organu, który wydał decyzję, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Skargę wnosi się pod zarzutem naruszenia prawa, za pośrednictwem Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku ul. Mickiewicza 3, w terminie 30 dni od dnia otrzymania postanowienia.

Od skargi wszczynającej postępowanie przed sądem administracyjnym pobierany jest wpis w wysokości 200zł.

Strona może ubiegać się przed sądem administracyjnym o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy na zasadach określonych w Dziale V Rozdziale 2 ustawy z dnia z dnia 30 sierpnia 2002 roku Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

Przewodnicząca:..... Członkowie:.....

Otrzymują:

1. Prokurator Prokuratury Okręgowej w Białymstoku
2. [REDACTED]
3. Starosta Sokolski;
4. a/a

II GSK 2302/23 - Wyrok NSA

Data orzeczenia	2024-12-04	orzeczenie prawomocne
Data wpływu	2023-12-04	
Sąd	Naczelny Sąd Administracyjny	
Sędziowie	Cezary Pryca Małgorzata Korycińska /przewodniczący/ Wojciech Sawczuk /sprawozdawca/	
Symbol z opisem	6030 Dopuszczenie pojazdu do ruchu	
Sygn. powiązane	II SA/Sz 284/23 - Wyrok WSA w Szczecinie z 2023-09-14	
Skarżony organ	Samorządowe Kolegium Odwoławcze	
Treść wyniku	Oddalono skargę kasacyjną	

SENTENCJA

Naczelny Sąd Administracyjny w składzie: Przewodniczący Sędzia NSA Małgorzata Korycińska Sędzia NSA Cezary Pryca sędzia del. WSA Wojciech Sawczuk (spr.) Protokolant asystent sędziego Barbara Leszczyńska po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2024 r. na rozprawie w Izbie Gospodarczej skargi kasacyjnej K. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Spółki komandytowej z siedzibą w W. od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 14 września 2023 r. sygn. akt II SA/Sz 284/23 w sprawie ze skargi Prokuratora Rejonowego w Wałczu na decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie z dnia 2 lutego 2023 r. nr SKO.4120.3519.2022 w przedmiocie stwierdzenia nieważności decyzji w sprawie zarejestrowania pojazdu oddała skargę kasacyjną.

UZASADNIENIE

I.

Decyzją z 15 marca 2021 r. nr KD.5410.1.1022.2021.RO Starosta [...], działając na podstawie art. 73 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 110 ze zm. - dalej jako PRD) zarejestrował na rzecz A. Sp. z o.o. Sp. k. w W. (dalej jako wnioskodawca, spółka) ciągnik rolniczy marki BELARUS 820, nr nadwozia [...], wydając dowód rejestracyjny [...] oraz tablice rejestracyjne [...], zalegalizowane znakiem legalizacyjnym [...].

Rejestracja została dokonana po przedłożeniu przez wnioskodawcę dowodu własności pojazdu w postaci faktury VAT [...] z 1 marca 2021 r. potwierdzającej nabycie, pierwszej faktury zakupu pojazdu wraz z tłumaczeniem, karty technicznej pojazdu z tłumaczeniem, zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, dokumentu identyfikacyjnego pojazdu stanowiącego załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, oświadczenia importera o zwróceniu tablic rejestracyjnych do organu państwa, z którego pojazd został sprowadzony, potwierdzenia zapłaty za wydanie dokumentów oraz wydruku z KRS.

Decyzja stała się ostateczna.

II.

Na skutek sprzeciwu Prokuratora Rejonowego w [...], Samorządowe Kolegium Odwoławcze w [...], po wszczęciu z urzędu postępowania w przedmiocie stwierdzenia nieważności ww. decyzji Starosty, decyzją z 2 lutego 2023 r. znak SKO.4120.3519.2022, na podstawie art. 157, art. 158 § 1 w zw. z art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. oraz art. 72 w zw. z art. 2 pkt 62 PRD, "stwierdziło brak przesłanek do stwierdzenia nieważności ww. decyzji".

Organ nadzorczy zwrócił uwagę na art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD (dotyczący m.in. dokumentu świadectwa zgodności WE). Jednakże jego zdaniem wymagania ust. 1 nie dotyczą - w myśl art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD - pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - w zakresie ust. 1 pkt 3.

Zgodnie zaś z § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2355 ze zm.), w przypadku zgłoszenia do pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z zagranicy, do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-6a ustawy.

Zgodnie z art. 70b ust. 1 i 2 ustawy, nowy typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien spełniać wymagania techniczne, odpowiednie dla danej kategorii pojazdu, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70zm ust. 1 pkt 1, a ich spełnienie potwierdza się w procedurze **homologacji**. Przepis art. 70g ust. 1 ustawy przewiduje natomiast zakaz wprowadzania do obrotu nowego pojazdu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa **homologacji** typu lub innego równoważnego dokumentu, przy czym "wprowadzeniem do obrotu", zgodnie z art. 2 pkt 79 PRD, jest odpłatne albo nieodpłatne przekazanie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej użytkownikowi.

W stanie faktycznym przedmiotowej sprawy starosta dokonał rejestracji ciągnika rolniczego, zarejestrowanego uprzednio na terytorium państwa trzeciego - Białorusi, na podstawie dokumentów wymaganych art. 72 PRD, które nie zawierały odpowiedniego świadectwa **homologacji** typu nowego pojazdu - tu ciągnika kategorii T lub innego równoważnego dokumentu.

Zdaniem SKO problem w istocie sprowadza się do oceny, czy zgłoszony do rejestracji pojazd można było uznać wprost za pojazd nowy, który obowiązkowo podlega procedurze **homologacji** i wymaga w celu rejestracji potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych odpowiednich dla tego typu pojazdu, czy też uznanie to musiało być poprzedzone analizą i wykładnią przepisów zarówno PRD, jak i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z 5 lutego 2013 r. oraz ustalenia prymatu wskazanych regulacji względem siebie. Na podstawie przepisów PRD organ uznał, że wszystkie dokumenty niezbędne do rejestracji pojazdu zostały złożone wraz z wnioskiem o rejestrację, uznając tym samym, że nie są wymagane do rejestracji dokumenty przewidziane w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD. Z działania starosty można zdaniem SKO wywieść, że w jego ocenie ciągnik rolniczy w momencie rejestracji na terytorium RP nie był pojazdem nowym, w rozumieniu literalnego brzmienia art. 2 pkt 62 PRD.

Definicja legalna pojazdu nowego jest jednak zawarta również w art. 3 pkt 37 rozporządzenia nr 167/2013, według którego "nowy pojazd" oznacza pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony. W celu odkodowania treści normy prawnej zawartej w tym artykule, sięgnąć należy do definicji pojęć w nim zawartych, przewidzianych w rozporządzeniu. Pojęcie "rejestracja", w myśl art. 3 pkt 38 rozporządzenia nr 167/2013, oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu, w tym do ruchu drogowego, obejmujące identyfikację pojazdu i nadanie mu numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny, na stałe, czasowo lub na krótki okres, natomiast "dopuszczeniem", w myśl art. 3

pkt 40 rozporządzenia, jest pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem.

Porównując treść definicji "pojazdu nowego" zawartych w PRD oraz rozporządzeniu nr 167/2013 Kolegium uznało, że nie są one tożsame. Poprzestanie jedynie na odniesieniu się do przepisów krajowych pozwala na uznanie, że pojazdem nowym jest każdy pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany. Ustawa Prawo o ruchu drogowym nie definiuje pojęcia "rejestracji", ani "dopuszczenia", jak również nie wskazuje, że rejestracja może mieć miejsce jedynie na terenie Unii Europejskiej. Co więcej, z art. 72 ust. 2a PRD wynika wyraźnie, że za pojazd zarejestrowany uważa się również pojazd sprowadzony z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii, jak w niniejszym przypadku, a fakt takiej rejestracji skutkuje w konsekwencji brakiem wymogu dołączenia do wniosku dokumentów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymagań technicznych (świadczenia **homologacji** typu WE).

Z przepisów rozporządzenia nr 167/2013 można natomiast wywieść, że pojazdem nowym jest każdy pojazd sprowadzony spoza Unii, gdyż rejestracja jest zezwoleniem na dopuszczenie pojazdu, natomiast pojęcie "dopuszczenia" związane jest wyłącznie z terytorium Unii Europejskiej. Tak więc bez znaczenia dla przepisów rozporządzenia pozostaje okoliczność rejestracji pojazdu w kraju niebędącym państwem członkowskim Unii, gdyż fakt takiej rejestracji nie powoduje, że określony pojazd nie będzie uznany za nowy, a zatem że nie będzie podlegał odpowiednim procedurom nadzoru rynku.

Wykładnia dotycząca pojęcia "pojazdu nowego" dokonana w oparciu o przepisy krajowe regulujące m.in. rejestrację pojazdów oraz dokonana w oparciu o przepisy unijne prowadziła zatem do odmiennych wniosków w przedmiocie podstaw do rejestracji pojazdu. Bazując wyłącznie na PRD organ miał podstawy, by zarejestrować ciągnik rolniczy marki BELARUS 820. Uwzględniając jednak przepisy rozporządzenia nr 167/2013, które powinno być stosowane wprost w państwach członkowskich Unii, zgodnie z zasadą bezpośredniego skutku prawa unijnego, organ winien uzależnić rejestrację ciągnika od przedłożenia dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych w zakresie **homologacji**, gdyż w rozumieniu art. 3 pkt 37 rozporządzenia nr 167/2013, przedmiotowy ciągnik jest nowym pojazdem, a więc jego rejestracja jest możliwa tylko w przypadku spełnienia wymagań rozporządzenia.

Kwestia uznania za pojazdy nowe ciągników z państwa trzeciego była przedmiotem rozważań Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który w wyroku w sprawie C-513/15, dokonując wykładni dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 maja 2003 r. w sprawie **homologacji** typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG (Dz. U. 2003, L 171, s. 1), zmienioną dyrektywą Komisji 2014/44/UE z dnia 18 marca 2014 r. (Dz.U. 2014, L 82, s. 20) stwierdził m.in., że używany ciągnik z państwa trzeciego, który nie posiada **homologacji** typu WE i jest przeznaczony do użytku po raz pierwszy w Unii Europejskiej, jest "nowym pojazdem".

Mając to na uwadze SKO uznało, że ustalenie przez Starostę [...], iż dokumenty przewidziane w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD były niezbędne do rejestracji pojazdu, który nie był dotychczas zarejestrowany na terytorium RP, choć był zarejestrowany na terenie państwa trzeciego, a więc że były wymagane, zgodnie z treścią wskazanego przepisu, powodowało konieczność dokonania przez Starostę analizy i interpretacji przepisów prawa w zakresie pojęcia "pojazdu nowego", bowiem tylko taki podlega wymogom administracyjnym i wymaganiom

technicznym w zakresie **homologacji** określonym w rozporządzeniu nr 167/2013 oraz regulacjom rozdziału 1a ustawy Prawo o ruchu drogowym. W następnej kolejności Starosta zobligowany był do analizy przepisów regulujących procesy kończące się uzyskaniem jednego z dokumentów wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD i ustalenia, jaki dokument jest wymagany. Brak dołączenia do wniosku o rejestrację wymaganego dokumentu winien w efekcie prowadzić do odmowy zarejestrowania ciągnika rolniczego marki BELARUS, a tym samym - odmowy wydania dokumentu stwierdzającego dopuszczenie do ruchu tego pojazdu (dowód rejestracyjny, pozwolenie czasowe). Ustalenie tych okoliczności poprzedzić musiał jednakże skomplikowany proces wykładni prawa.

Decyzja starosty, choć naruszająca art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD, nie narusza go rażąco, ani też nie została wydana z rażącym naruszeniem innych przepisów tej ustawy, czy też bez podstawy prawnej, przez co nie zachodzi przesłanka stwierdzenia jej nieważności przewidziana w art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. Proste zestawienie treści decyzji z treścią przepisów PRD nie wykazuje, że pozostają one ze sobą w jawnej sprzeczności, gdyż sprzeczność ta jest możliwa do wykazania dopiero po dokonaniu wykładni szeregu przepisów wykraczających poza wskazany art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD oraz przepisy krajowe. Skoro brak jest podstaw do stwierdzenia nieważności decyzji z tytułu rażącego naruszenia prawa w przypadku gdy przepis będący podstawą jej wydania wymaga dokonania wykładni, bądź istnieją różne jego interpretacje, bądź też dla prawidłowej jego wykładni konieczne jest sięganie do definicji pozaustawowych, to tym bardziej brak jest podstaw do stwierdzenia nieważności decyzji w przypadku jej wydania na podstawie przepisów wyłącznie prawa krajowego, w sytuacji gdy nie są one spójne w zakresie podstawowych pojęć z przepisami prawa unijnego, które także wymagają oraz podlegają interpretacji i wykładni.

Decyzja starosty nie jest również obciążona żadną z pozostałych wad wymienionych w art. 156 § 1 k.p.a.

III.

Wyrokiem z 14 września 2023 r. sygn. akt II SA/Sz 284/23 Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie uchylił zaskarżoną przez Prokuratora Rejonowego w [...] decyzję SKO.

Bezsporne było w sprawie to, że pojazd podlegał procesowi rejestracji i wcześniej nie był zarejestrowany w Polsce, lecz na Białorusi. Stosownie jednak do art. 71 ust. 1 PRD, dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w ust. 3. Na podstawie art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD, wymagania ust. 1 nie dotyczą pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - w zakresie ust. 1 pkt 3.

W myśl art. 72 ust. 2a PRD, w przypadku pojazdu sprowadzanego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim zamiast dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w tym państwie.

WSA wskazał, że art. 72 PRD określa niezbędne dokumenty, stanowiące podstawę rejestracji pojazdu oraz wyłączenia i szczegółowe uregulowania w stosunku do podstaw rejestracji. Charakter prawny dokumentów wymienionych w ust. 1, które muszą być przedstawione

kumulatywnie, a nie alternatywnie jest mieszany. Katalog tych dokumentów rejestracyjnych jest zamknięty.

Przedłożenie dokumentu **homologacji** pojazdu na podstawie art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD, w sytuacji gdy była ona wymagana, jest obowiązkowe w sytuacji gdy pojazd nie był wcześniej zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD.

Spółka składając wniosek o rejestrację ciągnika nie przedłożyła dokumentów homologacyjnych. W niniejszym postępowaniu SKO stanęło na stanowisku, że przedmiotowy pojazd powinien posiadać dokument **homologacji** w rozumieniu art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD, zatem w sytuacji gdy pojazd ten nie był wcześniej zarejestrowany na terytorium Polski złożenie takiego dokumentu **homologacji** przez spółkę było obowiązkowe w postępowaniu rejestracyjnym ww. pojazdu.

Kwestia regulacji prawnych dotyczących **homologacji** pojazdów rolniczych jest w sposób precyzyjny określona na poziomie unijnym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013. Rozporządzenie określa m.in. obowiązki w zakresie **homologacji** pojazdów rolniczych ciężące nie tylko na producentach, lecz również na importerach. Do przepisów rozporządzenia nr 167/2013 odnoszą się przepisy PRD, przewidujące np.:

- w art. 70g - zakaz wprowadzenia do obrotu nowego pojazdu bez wymaganych świadectw **homologacji**; sposób postępowania podmiotu, który wprowadził do obrotu ww. pojazd; sankcje;
- w art. 70zn ust. 1 i ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 70zo ust. 2 - możliwość dopuszczenia jednostkowego pojazdu na wniosek producenta, importera czy właściciela pojazdu;
- w art. 72 ust. 1 pkt 3 - obowiązek załączenia dokumentów **homologacji** pojazdu do wniosku jego rejestrację, czy zwolnienie z tego obowiązku z art. 72 ust. 2 pkt 1.

Podnoszona przez SKO odmienność pojęcia "nowy pojazd" z art. 2 pkt 62 PRD i w przepisach rozporządzenia nr 167/2013 nie ma znaczenia dla rozpoznania sprawy, gdyż w istocie pojęcie nowego pojazdu na tle przepisów PRD odnosi się do kwestii **homologacji** pojazdu, np. art. 70g, art. 70s.

W ocenie WSA, stwierdzone przez organ odwoławczy naruszenie przez organ I instancji art. 72 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD jest zatem oczywiste i świadczy o rażącym naruszeniu prawa. Wbrew stanowisku organu odwoławczego, nie sposób uznać, że w postępowaniu przed organem I instancji wystąpiła konieczność zastosowania złożonego procesu wykładni dla odkodowania hipotetycznego stanu faktycznego i zapisanych konsekwencji prawnych. Zdaniem Sądu pierwszej instancji, wystarczyło przepisy ze sobą zestawzić, aby odczytać w sposób prawidłowy normę prawną.

W przypadku gdyby decyzja organu I instancji wywołała nieodwracalne skutki prawne w rozumieniu art. 156 § 2 k.p.a., nie stwierdza się jej nieważności. Rozważań w tym kierunku zaskarżona decyzja jednak nie zawiera.

Podnoszone przez uczestnika postępowania okoliczności w postaci negatywnych skutków społecznych związanych z wycofaniem ciągników z użytkowania, konsekwencjami odpowiedzialności z tytułu rękojmi sprzedawcy pojazdów na rynku polskim, upadku głównego importera i dealerów przedmiotowych pojazdów, brak możliwości legalnego korzystania z takich pojazdów przez rolników, którzy je zakupili nie mają bezpośredniego

wpływu na rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie. Kwestia ewentualnej odpowiedzialności odszkodowawczej uczestnika postępowania, czy organu administracyjnego pozostaje poza oceną sądu administracyjnego w rozpoznawanej sprawie.

IV.

Skargę kasacyjną od powyższego wyroku wywiódł uczestnik postępowania A. Sp. z o.o. Sp. k. w [...] zaskarżając go w całości i zarzucając na podstawie art. 174 pkt 1 p.p.s.a. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. w zw. z art. 72 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 72 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 j.t.) (dalej: u.p.r.d.), jak również w związku z art. 2 pkt 62 u.p.r.d. oraz art. 3 pkt 37, art. 1 ust. 1 i art. 33 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie **homologacji** i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.Urz.U.E.L Nr 60, str. 1) [dalej: rozp.167/2013], poprzez błędną wykładnię, w ramach której Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie wadliwie uznał, że stwierdzone przez organ odwoławczy naruszenie przez organ I instancji art. 72 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 72 ust. 2 pkt 1 u.p.r.d. było oczywiste i świadczyło o rażącym naruszeniu prawa, w sytuacji gdy naruszenie to nie miało charakteru rażącego a jego wystąpienie wynikało z wątpliwości interpretacyjnych ww. przepisów prawa poprzedzonych złożonym procesem wykładni.

Strona wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i rozpoznanie skargi Prokuratora Rejonowego w [...] poprzez jej oddalenie oraz o orzeczenie o kosztach postępowania.

Okolicznością bezsporną zdaniem strony skarżącej kasacyjnie jest to, że przy wydaniu decyzji starosty doszło do naruszenia art. 72 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD. Istota sporu sprowadza się jednak do wykładni art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. w związku z ww. przepisami oraz art. 2 pkt 62 PRD, jak również w zw. z art. 3 pkt 37, art. 1 ust. 1 i art. 33 ust. 1 rozporządzenia nr 167/2013 i wyprowadzonej z niej oceny, czy naruszenie to w świetle możliwości zastosowania art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. miało charakter rażący.

W ocenie wnoszącego skargę kasacyjną naruszenie to nie miało charakteru rażącego. Przepis art. 72 ust. 1 pkt 3 w strukturze ustawy Prawo o ruchu drogowym zamieszczony został w rozdziale regulującym warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu. Zgodnie z jego jednoznacznym brzmieniem, wskazane w nim dokumenty powinny być objęte obowiązkiem przedłożenia przy rejestracji, o ile są wymagane. Dokumenty te są wymagane, jeżeli w myśl przepisów regulujących dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego istnieje przepis zobowiązujący do ich uzyskania. W spornym przypadku chodzi konkretnie o przepisy ww. rozporządzenia nr 167/2013. Sąd pierwszej instancji popełnił istotny błąd w prowadzonym przez siebie procesie wykładni prawa, bagatelizując znaczenie rozporządzenia nr 167/2013 oraz problemy interpretacyjne związane na tle tego aktu w kontekście znaczenia pojęcia "nowego pojazdu". Obowiązek przedłożenia wyżej wskazanych dokumentów dotyczy pojazdów nowych.

Sporny w sprawie pojazd był pojazdem zarejestrowanym, przy czym pierwsza rejestracja miała miejsce na terytorium Białorusi. Dokonując prostego zestawienia art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD z art. 33 ust. 1 w zw. z art. 3 pkt 37 i art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 167/2013 wynika, że dla zarejestrowania przedmiotowego pojazdu świadectwo zgodności nie było wymagane.

Dopiero dalej idąca, złożona wykładani przepisów wskazanego rozporządzenia unijnego, po przeprowadzeniu skomplikowanego procesu wykładni, mogła pozwolić na wyprowadzenie

ewentualnego, wniosku, że przez brak rejestracji i dopuszczenia należy rozumieć takowy brak na terytorium UE.

Starosta jako organ I instancji przed wydaniem decyzji w przedmiocie rejestracji musiał dokonać kwalifikacji danego pojazdu, aby stwierdzić, który ewentualnie dokument ma mieć zastosowanie w zakresie obowiązku jego przedłożenia. O ile kwestia przedłożenia decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu nie miała zastosowania z uwagi na pochodzenie ciągnika spoza UE, zaś brak zastosowania świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu wynikał z tego, że dokumentu tego nie stosuje się do ciągników rolniczych to w zakresie pozostałych 3. pierwszych punktów - świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem, zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu oraz dopuszczenia jednostkowego pojazdu - starosta jako organ I instancji musiał rozstrzygnąć kwestię definicji "pojazdu nowego", albowiem dokumenty te zgodnie z przepisami regulującymi podstawę ich wystawienia zastosowanie mają wyłącznie do "pojazdów nowych".

Pojęcie "nowy pojazd" zdefiniowane zostało w sposób odmienny zarówno w rozporządzeniu nr 167/2013, jak i w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

To czy na wnioskującym o rejestrację ciążył obowiązek przedłożenia dokumentów w postaci świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, względnie dopuszczenia jednostkowego pojazdu rozstrzyga skomplikowana wykładnia sposobu rozumienia pojęcia "nowy pojazd". Rejestrowany na wniosek uczestniczki, po raz pierwszy na terytorium RP, ciągnik był pojazdem już zarejestrowanym na inny podmiot poza granicami UE, albowiem pojazd ten przed złożeniem wniosku przez spółkę o jego rejestrację przeszedł proces rejestracji na terytorium Białorusi. Skoro spółka nie była pierwszym właścicielem to pojazd ten nabyła i poddała rejestracji w RP jako używany. Starosta zatem musiał ustalić, czy tego rodzaju używany pojazd w świetle PRD (jak i w świetle rozporządzenia nr 167/2013) pozostaje pojazdem niepodlegającym obowiązkowi przedłożenia tych dokumentów, albowiem nie jest pojazdem nowym, czy też mimo faktycznego stanu używanego w świetle wskazanych przepisów pojazd ten z jakichkolwiek innych przyczyn powinien być mimo wszystko uznany za pojazd nowy. Zagadnie to jako istotne do rozstrzygnięcia wniosku i budzące liczne wątpliwości było przedmiotem m.in. wyroku ETS w sprawie C-513/15.

Z powyższego wynika, że proces stosowania przepisów prawa i ich wykładni przez starostę przed wydaniem decyzji z 15 marca 2021 r. miał charakter złożony, który mógł prowadzić do odmiennych wniosków.

W przedmiotowej sprawie widoczny jest wyraźnie rozdźwięk interpretacyjny obowiązujących przepisów. Wydanie decyzji o rejestracji nie pociąga za sobą również żadnych skutków niemożliwych do zaakceptowania z punktu widzenia zasady praworządności. Należy zwrócić uwagę, że rejestracja, która miała stanowić swego rodzaju dopuszczenie przedmiotowego pojazdu do ruchu była poprzedzona czynnością badania technicznego pojazdu. **Homologacja** jak i badanie techniczne pojazdu ma uzupełniająco względem siebie zapewnić, iż pojazd dopuszczony do ruchu będzie nie tylko zgodny z prawodawstwem danego kraju, ale również bezpieczny technicznie. Jako istotniejszy walor z punktu widzenia skutków społecznych jest badanie techniczne, albowiem to ono ma zapewniać odpowiednie gwarancje ze strony tego pojazdu w ruchu drogowym. Przedmiotowy ciągnik jako poddany badaniu technicznemu potwierdził swą zdatność do

ruchu. Sam fakt rejestracji pojazdu faktycznie zdatnego do ruchu, która to nie została jedynie uzupełniona o dokument **homologacji** nie może w żadnej mierze uzasadniać twierdzeń, że decyzja administracyjna, która tę rejestrację potwierdzała miałaby powodować skutki niemożliwe do zaakceptowania. Wręcz przeciwnie, to dokonanie stwierdzenia nieważności decyzji, w oparciu o którą pojazd od kilku lat pozostaje dopuszczony do ruchu drogowego, gdzie brak jest podstaw do twierdzeń o konieczności jego wycofania z tego ruchu, w razie dokonania tego wycofania spowoduje szereg niebezpiecznych implikacji po stronie spółki i podmiotów, które ten pojazd od niej nabyły i ewentualnie rozporządziły nim dalej na rynku. Osoby te wydaniem decyzji o stwierdzeniu nieważności decyzji objętej sprzeciwem Prokuratora narażone byłyby na skutki związane z procesem reklamacji pojazdu, uniemożliwieniem im dalszego z niego korzystania, wnikania się w skomplikowane spory sądowe i znaczne straty finansowe, gdy tymczasem obecnie pozostają w zwykłym, spokojnym i bezpiecznym użytkowaniu zarejestrowanego i dopuszczonego do ruchu ciągnika rolniczego.

V.

W toku postępowania strona skarżąca kasacyjnie skierowała do sprawy pismo procesowe z 18 października 2024 r., w którym przedstawiła dodatkową argumentację na okoliczność zasadności skargi kasacyjnej oraz opis okoliczności, w jakich dochodziło do rejestracji ciągników.

Również po zamknięciu rozprawy, a przed ogłoszeniem wyroku (publikację orzeczenia odroczone bowiem do dnia 4 grudnia 2024 r.), strona skarżąca kasacyjnie nadesłała do akt pismo z 27 listopada 2024 r. zawierające dodatkową argumentację wraz z powołaniem się na stanowisko Ministerstwa Infrastruktury.

Naczelny Sąd Administracyjny zważył, co następuje:

VI.

Skarga kasacyjna nie jest uzasadniona.

Zgodnie z art. 183 § 1 p.p.s.a. Naczelny Sąd Administracyjny rozpoznaje sprawę w granicach skargi kasacyjnej, biorąc z urzędu pod uwagę jedynie nieważność postępowania. W niniejszej sprawie nie występują przesłanki nieważności postępowania sądowoadministracyjnego przeprowadzonego przez WSA, które ustawodawca jednoznacznie i enumeratywnie wyliczył w art. 183 § 2 ustawy procesowej.

VII.

Sformułowany w skardze kasacyjnej zarzut podnosi błędną wykładnię powołanych w nim przepisów prawa, polegając przede wszystkim na wadliwym uznaniu przez WSA, że stwierdzone przez SKO naruszenie art. 72 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD było oczywiste i świadczyło o rażącym naruszeniu prawa. Zdaniem strony skarżącej kasacyjnie, jakkolwiek stwierdzone naruszenie zaistniało, to jednak nie miało charakteru rażącego, a jego wystąpienie wynikało z wątpliwości interpretacyjnych powołanych przepisów prawa, których zastosowanie musiało zostać poprzedzone złożonym procesem wykładni, co wyklucza istnienie wady kwalifikowanej.

Naczelny Sąd Administracyjny, co do zasady, podziela pogląd Sądu pierwszej instancji, jednakże jedynie w zakresie stwierdzenia, że naruszenie art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD było "oczywiste". Za co najmniej przedwczesną należało natomiast uznać końcową konkluzję

WSA, że fakt ten przesądza niejako per se o rażącym naruszeniu prawa, o którym mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a.

Przypominając okoliczności faktyczne niniejszej sprawy, jak również przepisy prawa mające w niej zastosowanie, należy zauważyć, że na dzień rejestracji pojazdu przepisy prawa wskazywały, że dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu był i nadal jest dowód rejestracyjny (art. 71 ust. 1 PRD). Przepis art. 72 PRD zawiera z kolei katalog dokumentów stanowiących podstawę rejestracji, przy czym w odniesieniu do dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 stanowi, że wymagania te nie dotyczą pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD). Żaden z przywołanych przepisów regulujących dopuszczenie do ruchu pojazdu, czy też dokumentów wymaganych do jego rejestracji, nie odsyła ani też nie posługuje się pojęciem "nowego pojazdu", do którego odnosi się SKO i skarżąca kasacyjnie spółka.

Skoro w tej sprawie jest oczywiste, że wyłączenie, o którym mowa w art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD, nie miało zastosowania, to nie powinno budzić żadnych wątpliwości, że w świetle przepisów obowiązującego od dnia 1 stycznia 2016 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z 5 lutego 2013 r., dokument, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD był wymagany przy rejestracji ciągnika rolniczego. Rozporządzenie to definiuje bowiem pojęcie nowego pojazdu (pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony) i pojęcie dopuszczenia, które oznacza "pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu" (odpowiednio art. 3 pkt 37 i pkt 40). Zgodnie natomiast z art. 3 pkt 38 omawianego rozporządzenia rejestracja oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu, w tym do ruchu drogowego.

Naczelnny Sąd Administracyjny dostrzega fakt, że przed wejściem w życie rozporządzenia nr 167/2013, a więc w okresie obowiązywania Dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 maja 2003 r. w sprawie **homologacji** typu ciągników rolniczych i leśnych, omawiane zagadnienie budziło wątpliwości interpretacyjne, które zostały rozstrzygnięte wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z 15 czerwca 2017 r. sygn. akt C-513/15, który przesądził w punkcie 1, że dyrektywa powinna być interpretowana w ten sposób, że wprowadzenie do użytku i zarejestrowanie w państwie członkowskim używanych ciągników przywiezionych z państwa trzeciego jest uzależnione od spełnienia wymogów technicznych przewidzianych w tej dyrektywie. Jednakże orzeczenie to i powstałe wątpliwości obejmowały, co należy wyraźnie podkreślić, inny stan prawny, a obowiązujące obecnie przepisy rozporządzenia nr 167/2013 są w tej kwestii jednoznaczne, o czym była mowa wyżej.

W rozpoznawanej sprawie należało zatem dokonać wykładni art. 72 ust. 1 pkt 3 w związku z ust. 2 pkt 1 PRD i omówionych powyżej przepisów rozporządzenia unijnego. Rezultat tej wykładni przy zastosowaniu reguł językowych i systemowych jest jednoznaczny i w istocie niesporny - dokument, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 PRD był wymagany, dla uzyskania decyzji o rejestracji ciągnika rolniczego sprowadzonego z Białorusi.

"Skomplikowany proces wykładni", eksponowany zarówno w skardze kasacyjnej jak i w decyzji SKO, nie jest tym samym, co istotne wątpliwości interpretacyjne, ograniczające możliwość orzekania o rażącym naruszeniu prawa, o którym stanowi art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. i do których odnoszą się powołane w skardze kasacyjnej orzeczenia Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Istotne wątpliwości interpretacyjne występują wówczas, gdy na gruncie reguł językowych i systemowych, znajdujących się na tym samym poziomie procesu wykładni, możliwe są do przyjęcia i jednakowo dają się uzasadnić różne i w znacznej mierze przeciwstawne wyniki wykładni i gdy weryfikacja celowościowo-funkcjonalna oraz aksjologiczna odwołuje się do tak istotnych celów, skutków czy wartości społecznych, przeważających wyniki wykładni językowo-systemowej, że ich nieuwzględnienie naruszałoby stan praworządności. Istotne wątpliwości interpretacyjne w powyżej zaprezentowanym rozumieniu w tej sprawie nie wystąpiły.

Z przedstawionych powodów Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że wynik przeprowadzonej przez WSA kontroli zaskarżonej decyzji SKO był zgodny z prawem, i słusznie orzeczono o jej uchyleniu. Tożsame argumenty przemawiają za przyjęciem, że skarga kasacyjna kwestionująca w istocie "oczywistość" naruszenia przepisów prawa nie została oparta na usprawiedliwionej podstawie.

VIII.

Kontynuując rozważania Naczelny Sąd Administracyjny stwierdza, że o ile istotne wątpliwości interpretacyjne ograniczają możliwość przyjęcia kwalifikowanej wadliwości decyzji, o której stanowi art. 156 § 1 pkt 2 in fine k.p.a., to przyjęcie, że doszło do naruszenia przepisu jednoznacznego w swej treści nie jest i nie może być jedyną i wystarczającą przesłanką do stwierdzenia nieważności decyzji. Rozstrzygające dla uznania naruszenia prawa za rażące jest to, że rodzaj naruszenia i jego skutki powodują, że decyzja, lub postanowienie nie mogą być zaakceptowane jako wydane przez organy praworządnego państwa (zob. K. Glibowski w: R. Hauser, M. Wierzbowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, C.H. Beck 2020 r., s. 1264 i nast., P. M. Przybysz, Komentarz do art. 156 Kodeksu postępowania administracyjnego, Stan prawny: 2024.01.15 komentarz LEX/el.2024, M. Jaśkowska, Komentarz aktualizowany do art. 156 Kodeksu postępowania administracyjnego, Stan prawny: 2024.09.01 komentarz LEX/el.2024 oraz przywołane tam orzecznictwo).

Rozwijając rozważania w tym zakresie należy wyjaśnić, że procedura stwierdzenia nieważności decyzji jest nadzwyczajnym trybem weryfikacji tego rodzaju aktu i stanowi wyjątek od przyjętej przez ustawodawcę w art. 16 § 1 k.p.a. zasady trwałości decyzji ostatecznych, pozostających w obrocie prawnym i w większości sytuacji nadających danemu podmiotowi określone prawo lub nakładających obowiązek prawny.

Stwierdzenie nieważności decyzji administracyjnej może więc nastąpić w przypadku niewątpliwego i oczywistego wystąpienia którejkolwiek z wad wymienionych w art. 156 § 1 k.p.a. Zaznaczyć jednak należy, że w tym trybie nie prowadzi się postępowania mającego zastąpić i naprawić pierwotne działanie organu, którego decyzja jest badana (nie jest to bowiem postępowanie zwyczajne), bądź też zweryfikować i sanować wszelkie błędy tak postępowania zwykłego jak i wydanej w jego efekcie decyzji administracyjnej, w tym dokonać odmiennej oceny okoliczności sprawy od tej jaką przeprowadzono pierwotnie, chyba że chodzi o kwalifikowane naruszenie przepisów procesowych, których wadliwa subsumcja doprowadziła do rażąco błędnych ustaleń.

Podkreślenia wymaga także i to, że weryfikacja prawidłowości decyzji administracyjnej następuje z uwzględnieniem stanu faktycznego i prawnego obowiązującego w dacie jej wydania, nie zaś stanu obecnie istniejącego, "nowego poziomu wiedzy" w danej dziedzinie, czy też nowo ukształtowanego sposobu rozumienia określonej normy prawnej (w tym w

drodze nowelizacji prawa) albo dodatkowych działań strony, choć te mogą wpływać na końcową ocenę tzw. skutków społeczno-gospodarczych. W postępowaniu tego rodzaju - co do zasady - nie prowadzi się więc nowych dowodów, ani też nie czyni się nowych ustaleń, chyba że chodzi o pewne, drobne ze swej istoty, doprecyzowanie (w granicach przewidzianych prawem i charakterem trybu nadzwyczajnego) okoliczności ustalonych już w pierwotnym postępowaniu, które z uwagi na swoją niejednoznaczność czy niejasność mogą budzić wątpliwości wpływające na ocenę występowania wady kwalifikowanej.

W konsekwencji należy stwierdzić, że w trybie nadzwyczajnym ocenia się działanie organu, którego decyzja poddana jest nadzwyczajnej weryfikacji w kontekście dowodów zebranych w postępowaniu zwykłym i stanu prawnego obowiązującego w dacie pierwotnego orzekania. Tym samym w administracyjnym postępowaniu nadzwyczajnym kontroluje się ważność decyzji ostatecznej przez pryzmat ewentualnie tkwiących w niej od samego początku wad o charakterze kwalifikowanym, a więc najpoważniejszych uchybień jakimi może być dotknięty akt administracyjny. Należy mieć więc na uwadze to, że tylko wady doniosłe, nie zaś wszystkie uchybienia dotyczące decyzji administracyjnej, mogą zostać uznane za istotne, tj. takie które uzasadniają wyeliminowanie konkretnej decyzji administracyjnej z obrotu prawnego ze skutkiem *ex tunc* (od początku).

W kontekście powyższego Naczelny Sąd Administracyjny ponownie zwraca uwagę, że przesłanka nieważności decyzji administracyjnej z uwagi na rażące naruszenie prawa, jak wskazuje m.in. prof. M. Jaśkowska (zob. M. Jaśkowska, M. Wilbrandt-Gotowicz, A. Wróbel, Komentarz...) może dotyczyć zarówno przepisów: materialnych, procesowych, jak i ustrojowych. Wskazano już na to w wyroku NSA OZ we Wrocławiu z 8 sierpnia 1986 r. sygn. akt SA/Wr 370/86 zwracając uwagę, że z brzmienia art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. nie wynika, aby wadliwość miała dotyczyć tylko podstawy materialnoprawnej decyzji. Z kolei w wyroku z 14 sierpnia 2019 r. sygn. akt II SA/Go 414/19 WSA w Gorzowie Wielkopolskim wskazał, że możliwe jest oparcie przesłanki z art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. na rażącym naruszeniu zarówno przepisów prawa materialnego jak i przepisów prawa procesowego, aczkolwiek przypisanie decyzji wady nieważności w przypadku naruszenia przepisów proceduralnych dopuszczalne jest wyłącznie, gdy naruszenie tych przepisów ma charakter rażący i pozostaje w związku z ostatecznym rozstrzygnięciem sprawy. Na możliwość stwierdzenia nieważności z uwagi na rażące naruszenie przepisów procesowych wskazuje także B. Adamiak (zob. Gradacja naruszenia procesowego prawa administracyjnego, PiP 2012/3/54).

W kontekście powyższych uwag ogólnych przypomnieć należy, że o rażącym naruszeniu prawa, o którym mowa w art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. można mówić jedynie i wyłącznie wówczas, gdy spełnione są kumulatywnie trzy podstawowe przesłanki tego stanu, tj. naruszenie prawa ma charakter oczywisty, widoczny na "pierwszy rzut oka", charakter przepisu, który został naruszony pozwala na proste uznanie oczywistości jego naruszenia (jest on jasny, klarowny i nie wymaga prowadzenia skomplikowanej wykładni prawa) oraz przemawiają za tym racje (skutki) społeczne i ekonomiczno-gospodarcze, które wywołuje rozstrzygnięcie dotknięte wadą kwalifikowaną. Tej ostatniej przesłance należy przy tym nadać decydujące znaczenie przy dokonywaniu oceny stwierdzonego naruszenia prawa, albowiem łączy pierwsze dwie, akcentując i warunkując istotność wady kwalifikowanej. Nie zawsze bowiem oczywiste naruszenie jasnego w swej warstwie interpretacyjnej przepisu prawa oznaczać będzie, że ma ono charakter rażący. Kluczowe są bowiem skutki społeczno-ekonomiczno-gospodarcze, jakie owo naruszenie powoduje w obrocie prawnym, czyniąc dalsze trwanie decyzji w obrocie niemożliwym do zaakceptowania.

Tym samym Naczelny Sąd Administracyjny w pełni podziela prezentowany od lat w orzecznictwie pogląd, że o rażącem naruszeniu prawa w rozumieniu art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a., można mówić dopiero wtedy, gdy decyzja lub postanowienie kończące postępowanie wywołuje stan istotnie niezgodny z prawem - jej funkcjonowanie w obrocie prawnym jest nie do pogodzenia z zasadą praworządności i zaufania obywatela do działań organu.

Stwierdzone naruszenie prawa powinno mieć znacznie większą wagę, aniżeli stabilność ostatecznej decyzji administracyjnej (zob. wyrok NSA z 17 września 1997 r. sygn. akt III SA 1425/96, "Poradnik VAT" 1998, nr 3, s. 24; wyrok SN z 20 czerwca 1995 r. sygn. akt III ARN 22/95, OSNAPiUS 1995, nr 24, poz. 297; wyrok NSA z 11 maja 1994 r. sygn. akt III SA 1705/93, "Wspólnota" 1994, nr 42, s. 16).

W rozpoznawanej sprawie Sąd pierwszej instancji w istocie ograniczył się do dokonania oceny, czy treść art. 72 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 72 ust. 2 pkt 1 PRD jest dostatecznie jasna, by ich naruszenie przez organ mogło zostać uznane za rażące. Jakkolwiek stanowisko WSA w zakresie oczywistości naruszenia tych przepisów, jak już wyżej wskazano, jest prawidłowe, to biorąc pod uwagę powyższe rozważania, jest niewystarczające do stwierdzenia, że naruszenie to miało z całą pewnością charakter rażący w rozumieniu art. 156 § 1 pkt 2 k.p.a. Wadliwość uzasadnienia wyroku w tym zakresie pozostaje jednak bez znaczenia dla wyniku kontroli kasacyjnej, gdyż wyrok Sądu pierwszej instancji uchylający zaskarżoną decyzję odpowiada prawu.

Organ ma więc ocenić, czy pomimo zaistnienia naruszenia prawa mamy w sprawie do czynienia z jego rażącym charakterem w rozumieniu wyżej przedstawionym. Wyrok WSA kwestii tej nie analizował w sposób wystarczający, jednakże taka sama wada dotyczyła stanowiska SKO. Ponadto WSA słusznie wskazał, że organ nie analizował kwestii ewentualnych nieodwracalnych skutków, jakie mogła wywołać decyzja starosty.

Marginalnie należy zwrócić organowi uwagę, choć nie jest to okoliczność mająca wpływ na wynik sprawy, na potrzebę stosowania przy rozstrzyganiu spraw w nadzwyczajnym trybie stwierdzenia nieważności, prawidłowego katalogu rodzajów rozstrzygnięć. Co do zasady więc, jeżeli okoliczności na to pozwalają, organ orzeka o "stwierdzeniu nieważności decyzji" bądź o "odmowie stwierdzenia nieważności decyzji", zwłaszcza jeżeli uznaje, że nie wystąpiły podstawy do unieważnienia decyzji. W sytuacji zaś wystąpienia przesłanek negatywnych, np. z art. 156 § 2 k.p.a., właściwy organ orzeka o "wydaniu zaskarżonej decyzji z naruszeniem prawa", wskazując przy tym okoliczności, z powodu których nie stwierdzono nieważności decyzji. Do katalogu rozstrzygnięć nie należy natomiast "stwierdzenie braku przesłanek do stwierdzenia nieważności decyzji".

Z przedstawionych powodów Naczelny Sąd Administracyjny, działając na podstawie art. 184 p.p.s.a., orzekł jak w sentencji