

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 [REDAKTOWANE], znak: [REDAKTOWANE], wydanej w upoważnienia Starosty Sokólskiego, w sprawie rejestracji pojazdu,

orzeka:

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

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 „świadczenia 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 rozporządzenie 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 przywozowej;
- 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 poświadczanego 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 Sokólski 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 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 rejestrowany 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 rejestrowany, 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 maszynę 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 ██████████ będący ciągnikiem rolniczym kategorii ████████ – 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 ██████████ 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 ██████████, 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 importerem^{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 praworządnego 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-orzecznich” (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 [REDAKTOWANO] numer nadwozia: [REDAKTOWANO] wydając dowód rejestracyjny seria numer: [REDAKTOWANO] tablice rejestracyjne numer: [REDAKTOWANO], zalegalizowane znakiem legalizacyjnym: [REDAKTOWANO], 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 obarczonej 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 rażącem 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 techniczne, 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 Sokólski;
4. a/a