Sygn. akt I OSK 1151/05

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 sierpnia 2006 r.

Naczelny Sąd Administracyjny w składzie:

Przewodniczący:	Zbigniew Rausz
Sędziowie	Małgorzata Jaśkowska (spr.)
	Jerzy Stankowski
Protokolant	Michał Zawadzki

po rozpoznaniu w dniu 31 sierpnia 2006 r.
na rozprawie w Izbie Ogólnoadministracyjnej
skargi kasacyjnej XXX
od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie
z dnia 22 czerwca 2005 r. sygn. akt II SA/Sz 207/04
w sprawie ze skargi XXX
na decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie
z dnia 9 stycznia 2004 r. nr SKO. XXX
w przedmiocie cofnięcia uprawnień diagnosty

1. uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania Wojewódzkiemu Sądowi Administracyjnemu w Szczecinie
2. zasądza od Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie na rzecz XXX kwotę 220 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego

Sygn. akt I OSK 1151/05

Uzasadnienie

Decyzją z dnia 9 stycznia 2004 r. (Nr SK0 XXX) Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Szczecinie utrzymało w mocy decyzję Starosty XXX z dnia 6 listopada 2003 r., którą cofnięto diagnoście XXX uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów. SKO podkreśliło, że zgodnie z art. 84 ust. 3 ustawy z dnia 20 czertwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2000 r. Nr 58 poz. 513 ze zm.) starosta cofa diagnoście uprawnienia do wykonywania technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzi przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania, lub wydanie zaświadczenia albo dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

Z materiału dowodowego wynikało zaś, że u diagnosty XXX stwierdzono nieprawidłowości w sposobie zaewidencjonowania w rejestrze czynności polegajacej na nabiciu numeru na nadwoziu po kolizji drogowej. Jak ustalono Pan XXX nabił ten numer nieprawidłowo. Organ wskazał, iż w przypadku popełnienia błędu przy nabijaniu numerów, diagnosta zobowiązany jest do dokonania czynności zgodnie z § 3 ust. 3 załącznika nr 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu dokonywania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr 81 poz. 917, ze zm.). W myśl tego przepisu, w razie wybicia błędnej cyfry (litery) nie wolno w tym samym miejscu wybijać właściwej cyfry (litery); błędny znak powinien być przebity znakiem "X", a nad, lub pod nim, wybity właściwy znak. Należy wówczas zamieścić również odpowiednią adnotację w wydanym zaświadczeniu, według wzoru określonego w niniejszym załączniku (§ 7 ust. 1 rozporządzenia). Diagnosta XXX dokonał korekty przedmiotowego znaku poprzez przebicie go poziomą linią ciągłą co jest niezgodne z przytoczonym przepisem prawa. Tak dokonana korekta mogłaby oznaczać, że skasowany znak był w całości numerem fałszywym, co nie byłoby zgodne ze stanem faktycznym. Ponadto zaświadczenie wystawione przez diagnostę, nie zawierało żadnej adnotacji o dokonanej korekcie. W opinii organu odwoławczego kontrola przeprowadzona przez Starostę XXX wykazała naruszenia przez XXX zasad dotyczących wydawania zaświadczeń z badań technicznych pojazdów. Pod pozycją 2482/2003 wystawiono zaświadczenie z dodatkowego badania technicznego

pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych bez wystawienia tzw. opisu, zmian, co powoduje naruszenie zasad określonych w § 15 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej dnia 7 września 1999 r.

Nadto, zdaniem SKO w Szczecinie, trafnie Starosta XXX zakwalifikował jako nieprawidłowe dopuszczenie przez diagnostę do ruchu i wystawienie zaświadczenia z pozytywnym wynikiem dla pojazdu samochodowego marki Honda Civic o numerze rejestracyjnym XXX , który posiadał niepełny 16 - znakowy numer VIN. Zgodnie bowiem z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, pojazd może być dopuszczony do ruchu, gdy spełnia odpowiednie warunki techniczne, między innymi posiada nadane przez producenta lub przez starostę (prezydenta miasta) odpowiednie numery VIN nadwozia, podwozia lub ramy oraz silnika (art. 66 ust. 3 a i art. 66 a ust. 1 i 2 ustawy). W ocenie organu odwoławczego 16 - znakowy numer VIN, z którym spotkał się w samochodzie Honda powinien uświadomić diagnoście, jako wyspecjalizowanemu specjaliście, że nie jest to numer prawidłowy. Zdaniem organu dla oceny tej sprawy nie powinien mieć znaczenia prawnego fakt, na który powoływał się XXX , zgodnie z którym w myśl § 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. dla samochodów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r. nie wymaga się numeru identyfikacyjnego VIN. W takim bowiem przypadku, w myśl obowiązujących przepisów prawa, diagnosta winien wystawić zaświadczenie o nie dopuszczeniu pojazdu do ruchu, lub dopuścić pojazd do ruchu po nabiciu właściwych numerów, po wcześniejszym wydaniu decyzji zezwalającej na wybicie nowych cech identyfikacyjnych przez starostę właściwego w sprawach rejestracji pojazdu (art. 66 a ust. 5 ustawy).

W uzasadnieniu decyzji SKO w Szczecinie stwierdziło również, że załączone do akt postępowania administracyjnego przez XXX kserokopie dokumentów sądowych dowodziły jedynie tego, iż właściciel pojazdu matrki Honda posiadał prawomocne orzeczenie sądu rozstrzygające o prawie własności do przedmiotowego pojazdu. Dokumenty te nie mogły stanowić jednak dla diagnosty podstaw do wystawienia zaświadczenia dopuszczającego pojazd do ruchu.

W konkluzji organ stwierdził, iż XXX swoim zachowaniem nie sprostał wysokim wymaganiom, jakie przepisy ustawy o ruchu drogowym stawiają diagnostom. Od kwalifikacji i rzetelności osób wykonujących ten zawód w ogromnej mierze zależy stan techniczny pojazdów znajdujących się w ruchu. Powołano się przy tym na orzecznictwo Sądu Najwyższego, które wskazuje, iż w zakresie

wykonywania swych czynności diagnosta pełni funkcję publiczną przekazaną imiennym upoważnieniem starosty. Od diagnosty wymagana jest szczególna staranność w wykonywaniu swoich czynności oraz znajomość i przestrzeganie obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa. Wskazane natomiast w pracy XXX nieprawidłowości dowodzą wg. SKO w Szczecinie, iż działaniem swym wyczerpał on ustawowe znamiona czynu określonego w art. 84 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przepis ten obliguje właściwy organ do cofnięcia uprawnień diagnoście, i treść tego przepisu nie pozostawia organom swobody przy podejmowaniu rozstrzygnięcia w zależności od charakteru, okoliczności, stopnia zawinienia i naruszenia przepisów

Decyzja Samorządowego Kolegium Odwoławczego z dnia 9 stycznia 2004 r. została zaskarżona przez XXX do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie. We wniesionej skardze domagał się on jej uchylenia, powołując się w uzasadnieniu na naruszenie, jego zdaniem, przez SKO w Szczecinie art. 7 i 75 § 1 Kpa. Jego zdaniem organ niezasadnie pominął dowód z zeznań świadka XXX oraz pracowników Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w XXX filia w XXX odnośnie okoliczności związanych z konsultowaniem przez skarżącego kwestii dotyczących zasadności wydania zaświadczenia podczas badania samochodu Volkswagen Transporter nr rej. XXX dokonanego w dniu 25.04.2003 r., oraz konsultowania z Wydziałem Komunikacji Starostwa Powiatowego w XXX w sprawie dopuszczenia do ruchu samochodu marki Honda Civic nr rej. XXX . Sposób załatwienia tych spraw został dokonany według wskazówek pracowników tego Wydziału. Dodatkowo wskazał, ze jedna z czynności zostałą dokonana w okresie objętym poprzednią kontrolą. Podkreślił też, że badanie techniczne samochodu, którego charakter został zmieniony, zostało dokonane już wczesniej po zmianach konstrukcyjnych i wówczas diagnosta wydał stosowne zaświadczenie.

Nadto podniósł, że stanowisko Samorządowego Kolegium Odwoławczego wyrażone w uzasadnieniu decyzji stanowi powielenie stanowiska organu I instancji. Rozpoznanie odwołania nastąpiło zatem z pominięciem zasad określonych w kodeksie postępowania administracyjnego. Skarżący powołał się na wyrok NSA w Warszawie z dnia 19.07.2000 r., VSA 3872, LEX nr 78936.

Skarżący zpodkreślił, że jeżeli w konkretnym przypadku przy wykonywaniu przez niego czynności nastąpiło jakiekolwiek przeoczenie to tylko i wyłącznie na etapie wydawania pozwolenia czasowego, albowiem wydający je Wydział Komunikacji w XXX dysponował kompletem dokumentów, przedstawionych przez

właściciela pojazdu, dotyczących jego pochodzenia oraz źródła jego nabycia. W związku z tym niesłusznie przyjęto, iż uchybiania w jego pracy mieszczą się w kategoriach uchybień, w rozumieniu art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

XXX zwrócił także uwagę Sądu na fakt, iż wszelkie wątpliwości co do sposobu załatwienia tej sprawy konsultowane były i zostały uzgodnione przez skarżącego z Wydziałem Komunikacji. Okoliczność ta mogła być przedmiotem weryfikacji przez organ, jednak z lożyny przezeń wniosek dowodowy nie został przeprowadzony. W konsekwencji skarżący stwierdził, że kontrola odwoławcza decyzji Starostwa Powiatowego w XXX o cofnięciu skarżącemu uprawnień, a co za tym idzie pozbawieniu stanowiska pracy i dochodu, dokonana została przez SKO w Szczecinie w sposób lapidarny i sprowadziła się przede wszystkim do powielenia pisemnego stanowiska organu I instancji.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Szczecinie w odpowiedzi na skargę wniosło o jej oddalenie z przyczyn podanych w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji.

Wyrokiem z dnia 22 czerwca 2005 r. (sygn. akt II SA/Sz 207/04) Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie oddalił wniesioną skargę. Sąd stwierdził, iż materrialnoprawną podstawą zaskarżąonego rozstrzygnięcia stanowił art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy z dnia 20 czertwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2000 r. Nr 58 poz. 513 ze zm.). Zgodnie z nim starosta cofa diagnoście uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli, o której mowa w art. 83 ust. 6 ustawy stwierdzono wydanie przez diagnostę zaświadczenia, albo dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym, lub przepisami. W świetle powyższego przepisu Sąd stwierdził, że nie ma podstaw do uznania zaskarżonej decyzji SKO w Szczecinie za niezgodną z prawem, bowiem przepis prawa, który stanowi podstawę cofnięcia uprawnień diagnoście ma charakter bezwzględnie obowiązujący, a stwierdzenie uchybień określonych w tym przepisie zawsze skutkuje zastosowaniem określonych w nim sankcji.

Według Sądu w postępowaniu administracyjnym organy ustaliły w sposób nie budzący wątpliwości, iż postawione diagnoście zarzuty znajdują potwierdzenie w zebranym materiale dowodowym. Organy dokonały również zdaniem Sądu wszechstronnych ustaleń w sprawie, w dokonując w tym celu analizy protokołu kontrolnego i oceniając w jakim stopniu zarzuty te mają wpływ na możliwość

dalszego wykonywania przez XXX uprawnień diagnosty. W ocenie Sądu zarzuty te, prawidłowo ustalone przez organ, tak I jaki II instancji dotyczyły:

- błędnego nabicia numeru nadwozia oraz braku informacji o tym fakcie na zaświadczeniu nr 5/2002 z dnia 27 marca 2002 r.,
- wystawienia zaświadczenia nr 2482/2003 z dodatkowego badania technicznego pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych (zmiana pojazdu z ciężarowego na osobowy) bez wydania tzw. opisu zmian, oraz
- dopuszczenia do ruchu na podstawie zaświadczenia 2029/2003 pojazdu marki Honda Civic, który posiadał 16 - znakowy numer VIN.

Zdaniem WSA w Szczecinie okoliczności sprawy jednoznacznie wskazują, że nie ma podstaw do podważenia oceny stanu faktycznego, dokonanej przez organy oraz interpretacji przepisów prawa regulujących zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz ich dokumentowania. Sąd podkreślił przy tym, iż według art. 84 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym decyzja starosty o cofnięciu diagnoście uprawnień powinna zostać oparta o treść protokołu kontrolnego, i tak własnie w nieniejswzej sprawie się stało, co tylko potwierdza zgodność z prawem działań administracji publicznej. Skarżący nie kwestionował zaś treści dokumentu – protokołu kontroli. Przyznał, że błędnie nabity numer oraz zaistnniałe w związku z tym nieprawidłowości wynikały z powodu dokonanej przezniego interpretacji § 3 ust. 1 załącznika nr 7 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999, Nr 81, poz. 917). Natomiast w sprawie wydania zaświadczenia bez opisu zmian w pojeździe oraz dopuszczenia do ruchu samochodu marki Honda Civic z 16 – znakowym nr VIN oświadczył, że konsultował się z pracownikami Starostwa Powiatowego w XXX i jego dalsze działania stanowiły efekt tychże konsultacji. Sąd uznał jednak, że przepisy dotyczace nabijania numerów oraz dokumentowania tych czynności są jednoznaczne i nie wymagały w sytuacji opisanej w protokole kontroli szczegółowych interpretacji. Zasadny jest też zarzut dotyczący uchybień diagnosty przy dodatklowym badaniu pojazdu po zmianie stanu faktycznego, albowiem § 15 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999 r. Nr 81

poz. 917) jednoznacznie wskazuje na tryb postępowania. Został on naruszony, a wydane zaświadczenie nie odpowiadało prawu. Posługiwanie się argumentem w postaci uzgodnienia nie stanowi zaś wystarczającego usprawiedliwienia.

Podsumowując swoje rozważania Sąd I instancji uznał, iż uchybienia o dużym ciężarze gatunkowym traktowane są na równi z uchybieniami o mniejszych skutkach, a organ – starosta - nie ma możliwości miarkowania konsekwencji i jeśli stwierdzi chociażby jedno uchybienie określone w art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym ma obowiązek cofnąć diagnoście uprawnienia. Według Sądu taki kategoryczny charakter przepisu związany jest z odpowiedzialnością, jaka spoczywa na diagnoście w zakresie bezpieczeństwa pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym oraz bezpieczeństwa obrotu tymi pojazdami.

Powyższy wyrok został zaskarżony w całości przez XXX . We wniesionej skardze kasacyjnej zarzucił on naruszenie przez Sąd prawa materialnego tj.:

1) przepisu art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zw. z § 4 ust. 1 pkt. 10 i § 15 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999 r. Nr 81 poz. 917) poprzez jego niewłaściwe zastosowanie na skutek przyjęcia, iż wystawienie przez skarżącego zaświadczenia z dodatkowego badania technicznego pojazdu po dokonaniu w tym pojeździe zmian konstmkcyjnych bez jednoczesnego wystawienia dokumentu zawierającego opis tych zmian w sytuacji, gdy dokument taki został przez skarżącego wystawiony w związku z wcześniejszym o kilka tygodni badaniem tego samego pojazdu stanowi zdarzenie objęte hipotezą przepisu art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym;

2) przepisu § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 1999, Nr 44, poz. 432) w zw. z art. 66 a ust. 3 a pkt. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez jego niezastosowanie i w konsekwencji przyjęcie, iż dopuszczenie przez skarżącego do ruchu pojazdu posiadającego 16 - sto znakowy numer VIN, zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r.,

stanowi zdarzenie objęte hipotezą przepisu art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym;

3) przepisu art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zw. z § 3 ust. 2 i 3 załącznika nr 7 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999,Nr 81,poz. 917) poprzsz ich błędną wykładnię, polegającą na uznaniu, iż dokonana przez skarżącego korekta błędnie nabitego numeru VIN polegająca na przekreśleniu całego błędnego numeru wybitą linią ciągłą stanowi zdarzenie objęte hipotezą przepisu art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Uzasadniając podniesione zarzuty Skarżący wskazał, iż żadna z trzech sytuacji, uznanych przez organy administracji obydwu instancji oraz przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie za uzasadniające zastosowanie wobec skarżącego sankcji przewidzianej w przepisie art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym nie stanowi w ocenie skarżącego zdarzenia objętego hipotezą wzmiankowanego przepisu.

Odnośnie do stawianego zarzutu wystawienia w dniu 25 kwietnia 2003 r. zaświadczenia z dodatkowego badania technicznego pojazdu, w którym dokonane zostały zmiany konstrukcyjne bez jednoczesnego wystawienia dokumentu zawierającego opis tych zmian, XXX podkreślił, iż przeprowadzał badanie tego samego pojazdu - już po dokonaniu w nim zmian konstrukcyjnych - kilka tygodni wcześniej, tj. w dniu 10 marca 2003 r. Wystawiając zaświadczenie z tamtego badania wystawił również dokument zawierający opis dokonanych w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Ponowne wystawianie tego samego dokumentu w związku z dodatkowym badaniem w dniu 25 kwietnia 2003 r. byłoby zatem niecelowe. W tych okolicznościach nie sposób uznać - jak uczynił to wojewódzki sąd administracyjny - że nie wystawienie w dniu 25 kwietnia 2003 r. dokumentu zawierającego opis zmian konstrukcyjnych stanowiło naruszenie obowiązujących w dacie przeprowadzenia kontroli przepisów § 4 ust. 1 pkt. 10 i § 15 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999 Nr 81 poz. 917) i uzasadniało zastosowanie wobec niego

sankcji określonej w przepisie art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Podobnie nie można według Skarżącego przyjąć, iż w okolicznościach przedmiotowej sprawy wystawienie zaświadczenia o dopuszczeniu do ruchu pojazdu z 16 - znakowym numerem VIN stanowi naruszenie prawa, skutkujące cofnięciem uprawnień diagnosty. Niezrozumiałe jest przy tym pominięcie przez organy administracji obydwu instancji oraz przez Sąd I instancji obowiązującego w dacie kontroli przepisu § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 1999, Nr 44, poz. 432), zgodnie z którym 17-cyfrowego numeru VIN nie wymaga się dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r. - a taki właśnie pojazd był w tym konkretnym przypadku przedmiotem badania. Z tego też względu nie można zgodzić się jego zdaniem ze stwierdzeniem WSA w Szczecinie, że diagnosta me powinien dopuścić do ruchu pojazdu z numerami, które nie zostały nadane w sposób określony przepisami art. 66 i 66 a ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Podkreślić bowiem należy, iż podstawowym zadaniem diagnosty w zakresie badania możliwości dopuszczenia pojazdu do ruchu jest stwierdzenie, czy posiada on usterki stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska, co wyraźnie wynika z przepisów § 14 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999, Nr 81, poz. 917). W świetle przepisu § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, w sytuacji, w której skarżący dysponował jedynie pozwoleniem tymczasowym i nie miał żadnych danych świadczących o sfałszowaniu numeru VIN - nie było żadnych przeszkód dla dopuszczenia przedmiotowy pojazdu do ruchu, a zatem nie sposób mówić tu o naruszeniu przepisów prawa uzasadniającym zastosowanie przepisu art. 84 ust 3 pkt 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Po trzecie wreszcie, odnosząc się do ustaleń przyjętych przez WSA w Szczecinie, zgodnie z którymi dokonał on niewłaściwej korekty błędnie nabitego numeru nadwozia, XXX wskazał, iż Sąd I instancji, a wcześniej organy niezasadnie dopatrzyły się uchybienia w postaci przekreślenia błędnie

nabitego numeru wybitą linią ciągłą zamiast przebicia błędnie nabitych cyfr znakiem X. Zauważyć bowiem należy, że tego rodzaju uchybienie nie mieści się w hipotezie przepisu art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, mówiącego o "wydaniu zaświadczenia albo dokonaniu wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami". O ile można nawet przyjąć, że w przedmiotowym przypadku - zgodnie ze stanowiskiem organów administracji - zastosowanie miałby przepis § 3 ust. 3 załącznika nr 7 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r., to nawet wówczas nie sposób mówić o "wydaniu zaświadczenia niezgodnie z przepisami", ale co najwyżej o błędnej interpretacji tych przepisów przez diagnostę.

W konsekwencji podniesionych zarzutów XXX wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie skargi i uchylenie w całości decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie z dnia 9 stycznia 2004 r., nr SKO. XXX oraz poprzedzającej ja decyzji Starosty Powiatu XXX z dnia 6 listopada 2003 r., nr XXX i rozstrzygnięcie o kosztach postępowania za wszystkie instancje, z uwzględnieniem kosztów zastępstwa adwokackiego według norm przepisanych, ewentualnie o uchylenie wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 22 czerwca 2005 r. i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania temu sądowi oraz zasądzenie na rzecz skarżącego zwrotu kosztów postępowania, z uwzględnieniem kosztów zastępstwa adwokackiego według norm przepisanych. Ponadto, działając na podstawie art. 61 § 3 w zw. z art. 193 ustawy - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi wniósł o wstrzymanie wykonania decyzji Starosty Powiatowego w XXX z dnia 6 listopada 2003 r., znak XXX w przedmiocie cofnięcia uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów, z uwagi na niebezpieczeństwo wyrządzenia znacznej szkody w postaci pozbawienia jego oraz jego rodziny środków utrzymania i możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb życiowych.

Naczelny Sąd Administracyjny zważył co następuje:

Zarzuty skargi kasacyjnej wniesionej przez XXX uznać należy za uzasadnione. Istota niniejszej sprawy sprowadza się w pierwszym rzędzie do

rozstrzygnięcia pytania o prawidłowość działania Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, który rozpoznając skargę na ostateczną decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego, uznał, podzielając stanowisko wyrażone przez organy administracji publicznej I i II stopnia, iż niekwestionowane fakty:

- nabicia przez XXX numeru nadwozia przy równoczesnym braku informacji o tym fakcie na zaświadczeniu nr 5/2002 z dnia 27 marca 2002 r.,
- wystawienia przez XXX zaświadczenia nr 2482/2003 z dodatkowego badania technicznego pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych (zmiana pojazdu z ciężarowego na osobowy) bez wydania tzw. opisu zmian, oraz
- dopuszczenia przez XXX do ruchu na podstawie zaświadczenia 2029/2003 pojazdu marki Honda Civic, który posiadał 16 - znakowy numer VIN,

stanowiły okoliczności, o których jest mowa w art. 84 ust. 3 pkt. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2003 r. Nr 58 poz. 515 ze zm.), i które mogły powodować cofnięcie uprawnień diagnoście.

Niejako przed nawias dalszych rozważań podkreślić należy duże znaczenie, jakie ustawodawca przywiązuje do statusu diagnosty. Powodem takiego traktowania tego właśnie zawodu, jest okoliczność, że od kwalifikacji i rzetelności diagnosty w znacznej mierze zależy stan techniczny pojazdów znajdujących się w ruchu. Z tego też względu jest on osobą wyłącznie upoważnioną do wykonywania badań technicznych pojazdów. Z drugiej strony przejawem odpowiedzialności diagnosty jest regulacja zawarta w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W myśl tego przepisu starosta cofa diagnoście uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli zostanie stwierdzone:

1) przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania, lub
2) wydanie przez diagnostę zaświadczenia albo dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami prawa.

Warto zaznaczyć, iż skutek wydania decyzji o cofnięciu uprawnień pociąga za sobą niemożność wydania przez organ osobie zainteresowanej ponownego uprawnienia wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu uprawnień stała się ostateczna (ust. 4 art. 84 Prawa o ruchu drogowym). Oznacza to, że decyzja starosty w tym zakresie jest w skutkach równoważna orzeczeniu przez sąd powszechny środka karnego zakazu wykonywania określonego zawodu,

lub pełnienia funkcji, w rozumieniu art. 41 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - kodeks karny (Dz. U. Nr 88 poz. 553 ze zm.).

Powyższe uwagi wskazują na zasadnicze znaczenie, jakie zdaniem NSA, ma konieczność rozróżniania przez sąd administracyjny, a wcześniej przez organ administracji publicznej, obydwu sytuacji, wymienionych w przepisie art. 84 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym. Jak słusznie bowiem zauważył w treści uzasadnienia zaskarżonego wyroku WSA w Szczecinie, wydanie zaświadczenia przez diagnostę, lub dokonanie przezeń wpisu w dowodzie rejestracyjnym, niezgodnych ze stanem faktycznym, lub wymogami prawnymi, zawsze będzie rodziło po stronie organu obowiązek cofnięcia uprawnień, bez konieczności wnikania, czy naruszenie prawa było znaczące, czy też nie. Sąd pierwszej instancji prawidłowo zauważył przy tym, iż art. 84 ust. 3 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym nie daje organowi prawa do miarkowania konsekwencji, co oznacza, że uchybienia o dużym ciężarze gatunkowym są traktowane na równi z uchybieniami o mniejszych skutkach.

NSA podziela w pełni pogląd prawny wyrażony w tym zakresie przez WSA w Szczecinie. Tym niemniej nie sposób się zgodzić z odwzorowaniem takiego rozumowania na gruncie pkt. 1 ust. 3 art. 84 Prawa o ruchu drogowym. Już z samej treści tego przepisu wynika bowiem, że istnieje „określony zakres i sposób wykonania" badania technicznego pojazdu, który to sposób i zakres może być różny w zależności od sytuacji i realiów konkretnej sprawy. Zdaniem NSA rolą organu i sądu administracyjnego jest w takiej sytuacji szczególnie wnikliwe zbadanie zakresu ewentualnych nieprawidłowości w wykonywaniu przez danego diagnostę funkcji i rozważenie, czy ciężar popełnionego przez niego uchybienia jest istotnie na tyle duży, że daje podstawę do wydania orzeczenia o cofnięcie uprawnień.

Przechodząc na grunt niniejszej sprawy wskazać należy, iż zdaniem NSA słuszny jest zarzut skargi kasacyjnej XXX , naruszenia przez Sąd pierwszej instancji prawa materialnego, tj. art. 84 ust. 3 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym. Żadna bowiem z trzech sytuacji faktycznych, które stały się podstawą do wydania zaskarżonych decyzji, uznanych następnie przez WSA w Szczecinie w zaskarżonym wyroku za prawidłowe, nie mieści się w hipotezie wskazanego przepisu.

Odnośnie do pierwszej z sytuacji, a mianowicie wystawienia przez XXX zaświadczenia nr 2482/2003 z dodatkowego badania technicznego pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych (zmiana pojazdu z ciężarowego na osobowy) bez wydania tzw. opisu zmian, wskazać trzeba, iż wnoszący skargę kasacyjną przeprowadzał w dniu 25 kwietnia 2003 r. badanie tego samego pojazdu

kilka tygodni wcześniej, tj. w dniu 10 marca 2003 r., już po dokonaniu w nim zmian konstrukcyjnych. Wystawiając zaświadczenie z tamtego badania wystawił również dokument zawierający opis dokonanych w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Zgodnie natomiast z § 15 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. 1999 Nr 81 poz. 917) wymóg dołączenia przez diagnostę do protokołu z badania technicznego tzw. opisu zmian dotyczy jedynie sytuacji, w której pojazd (określony w § 3 pkt 4 lit. d rozporządzenia) został skierowany na dodatkowe badania w związku z dokonaniem w nim zmian stanu faktycznego, wymagających równoczesnej zmiany danych technicznych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym (tj. rodzaju pojazdu, rodzaju nadwozia, przeznaczenia, masy własnej, dopuszczalnej ładowności, liczby miejsc, pojemności silnika, dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej masy całkowitej ciągniętej przyczepy, dopuszczalnego nacisku osi). Taka sytuacja w niniejszej sprawie w ogóle nie miała miejsca, albowiem dodatkowe badanie techniczne, które odbyło się w dniu 25 kwietnia 2003 r. miało miejsce w związku z sytuacją, o której jest mowa w § 3 pkt. 3 lit. b rozporządzenia, tj. w związku z kolizją drogową. W takim przypadku, podczas dokonywania badania stanu technicznego pojazdu w dniu 25.04.2003 r. XXX w ogóle nie miał obowiązku wystawiania kolejnego dokumentu, tj. opisu zmian parametrów pojazdu, o którym jest mowa w § 15 ust. 3 rozporządzenia.

Odnośnie do drugiej sytuacji faktycznej, będącej podstawą wydania przez SKO w Szczecinie zaskarżonej decyzji, która następnie została pozytywnie zweryfikowana przez sąd pierwszej instancji, wskazać trzeba, że w myśl § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 1999, Nr 44, poz. 432) 17-cyfrowego numeru VIN nie wymagało się dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r. - a taki właśnie pojazd był w tym konkretnym przypadku przedmiotem badania. Jeżeli zatem XXX w zaświadczeniu z kontroli technicznej pojazdu przepisał numer VIN taki jaki był, a mogło go przecież w świetle wskazanego przepisu wcale nie być, to zdaniem NSA nieprawidłowo sąd pierwszej instancji uznał, iż takie działanie wyczerpywało hipotezę art. 84 ust. 3 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym. Diagnosta nie wydał przecież zaświadczenia niezgodnego ani ze stanem prawnym, ani też ze stanem faktycznym. Podnoszony przez WSA w Szczecinie, a wcześniej przez

organy, obowiązek wydania przez diagnostę w takiej sytuacji zaświadczenia o niedopuszczeniu pojazdu do ruchu, bądź uzależnienia możliwości wydania pozwolenia od uprzedniego wydania decyzji przez starostę o nabiciu numerów w trybie art. 66 a ust. 5 ustawy, może być przedmiotem ewentualnego rozpatrywania sprawy w kategorii uchybienia, o którym jest mowa w art. 84 ust. 3 pkt. 1 Prawa o ruchu drogowym. Przepis ten jednak wymaga - o czym była mowa – dokładnego zbadania, czy waga ewentualnego uchybienia wyczerpuje hipotezę w tym przepisie zawartą.

Odnośnie natomiast do trzeciej sytuacji, tj. nabicia przez XXX numeru nadwozia przy równoczesnym braku informacji o tym fakcie w zaświadczeniu nr 5/2002 z dnia 27 marca 2002 r., wskazać należy, iż w myśl § 3 ust. 3 załącznika nr 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu dokonywania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr 81 poz. 917, ze zm.) w razie wybicia przez diagnostę błędnej cyfry (litery) nie wolno było w tym samym miejscu wybijać właściwej cyfry (litery). Błędny znak powinien był zostać przebity znakiem "X", a nad, lub pod nim, wybity właściwy znak. Należało wówczas zamieścić ponadto odpowiednią adnotację w wydanym zaświadczeniu, według wzoru określonego w § 7 załącznika. Tymczasem w niniejszej sprawie XXX zastosował w sposób niezasadny procedurę zarezerwowaną dla przypadku, o którym jest mowa w § 3 ust. 2 załącznika nr 7 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 1999 r. w sprawie zakresu i sposobu dokonywania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych, w wyniku czego dokonał korekty przedmiotowego znaku poprzez przebicie go poziomą linią ciągłą. W tej sytuacji nie musiał wydawać odpowiedniej adnotacji w zaświadczeniu, czego zresztą nie uczynił.

Zdaniem NSA, rozpoznający skargę XXX sąd pierwszej instancji niezasadnie przyjął, iż działanie diagnosty, jakkolwiek obiektywnie nieprawidłowe, mieściło się w hipotezie art. 84 ust. 3 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym. Błąd diagnosty nie polegał bowiem na nieuwzględnieniu w zaświadczeniu faktu przekreślenia błędnie nabitego numeru (cyfry), lecz na zastosowaniu przez niego niewłaściwej procedury, która nie wymagała dokonania odpowiedniej adnotacji w zaświadczeniu. Tym samym okoliczność ta może być przedmiotem ewentualnego rozpatrywania sprawy w kategorii uchybienia, o którym jest mowa w art. 84 ust. 3 pkt. 1 Prawa o ruchu drogowym. Również i w tym przypadku będzie to wymagało dokładnego

zbadania przez WSA w Szczecinie, czy waga takiego uchybienia (sprowadzającego się w istocie do przekreślenia błędnego znaku „X” zamiast „-„ i dokonania stosownego opisu) rzeczywiście wyczerpuje hipotezę w tym przepisie zawartą, zwłaszcza, że system komputerowy, za pomocą którego są wystawiane zaświadczenia uniemożliwia wprowadzenie takiej informacji do komputera.

Z podanych wyżej względów wyrok WSA w Szczecinie uznać trzeba za niezasadny. Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzonie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopne działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa. W szczególności jako nieprawidłowy uznać należy pogląd prawny SKO w Szczecinie, zaaprobowany przez WSA w Szczecinie w zaskarżonym wyroku, którego istota sprowadza się do tego, iż organ stosując w ramach postępowania administracyjnego sankcje, w skutkach prawnych równoznaczne z sankcjami stosowanymi przez sądy powszechne w postępowaniu karnym, będzie jednocześnie odmawiał skarżącemu prawa do gwarancji, wynikających z zasady *in dubio pro reo*. Zdaniem NSA wszelkie wątpliwości faktyczne i prawne powinny być tłumaczone przez organy zawsze na korzyść osoby, której postępowanie administracyjne w przedmiocie cofnięcia uprawnień diagnosty dotyczy.

Mając na uwadze powyższe wskazania, przy ponownym rozpoznaniu sprawy WSA w Szczecinie powinien rozważyć, czy ustalone przez SKO w Szczecinie czyny XXX wyczerpują, czy też nie hipotezę art. 84 ust. 3 pkt. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Sąd pierwszej instancji powinien wziąc pod uwagę w szczególności takie okoliczności, jak fakt kontaktowania się diagnosty z pracownikami Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w XXX oraz kierowania się przez niego informacjami zawartymi w dokumentach urzędowych, wystawionych przez Starostę Powiatowego w XXX .

Z podanych wyżej względów Naczelny Sąd Administracyjny orzekł w pkt. 1 wyroku na podstawie art. 185 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Równocześnie o kosztach postępowania wyroku kasacyjnego rozstrzygnięto jak w pkt. 2 na podstawie art. 203 pkt. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.