

UZASADNIENIE

K. W. został obwiniony o wykroczenie ujawnione w P. na ul. (...), w dniu 18.11.2014r. polegające na tym, iż wykonując przewóz osób pojazdem o numerze rejestracyjnym (...) w imieniu spółki (...) Spółka Jawna z siedzibą pod adresem (...)-(...) S., ul. (...), nie okazał dokumentu, o którym mowa w art. 87, tj. zaświadczenia o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców za okres ostatniego odpoczynku dobowego od godz. 16:00 dnia 17 listopada 2014r. do godz. 7:00 dnia 18 listopada 2014r. oraz za okres kiedy kierowca prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy (...) tj. od godziny 7:00 do godz. 16:00 w dniu 17 listopada 2014r. podczas gdy powinien był okazać wymagane dokumenty,

tj. o wykroczenie z art. 92 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2013r., poz. 1414) w zw. z lp 1 załącznika nr 1 ustawy o transporcie drogowym w zw. z art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz.U. z 2012r., poz. 1155).

Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim wyrokiem z dnia 23 kwietnia 2015 roku 2015 roku w sprawie sygn. akt VII W 1123/14 obwinionego K. W. uznał za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu wyczerpującego dyspozycję art. 92 ust 1 i 2 ustawy z dnia 06.09.2001r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2013r., poz. 1414) i za to na podstawie art. 92 ust 1 i 2 ustawy z dnia 06.09.2001r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2013r., poz. 1414) wymierzył mu karę grzywny w kwocie 200,00 (dwieście) złotych.

Zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 100,00 złotych tytułem zryczałtowanych wydatków oraz kwotę 30,00 złotych tytułem opłaty.

Powyższy wyrok zaskarżył obwiniony wnosząc apelację i skarżąc wyrok w całości oraz na swoją korzyść. Apelacja bez wskazania podstaw prawnych, zarzuca wyrokowi:

- obrażę prawa karnego materialnego, poprzez błędną subsumpcję przepisów:

a. Ustawy z dnia 06.9.2001 r. o transporcie drogowym (t.j. DZ. U. z 2012 roku poz. 1265 ze zm.), zwaną dalej ustawą o transporcie drogowym,

b. Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców (tj. z dnia 30 sierpnia 2012r. (DZ. U. z 2012r. poz.1155), zwaną dalej ustawą o czasie pracy kierowców,

c. Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 15 marca 2006 r. (DZ. U. UE.L, NR 102 , srt. 1), zwanego dalej Rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, w szczególności brak uwzględnienia, iż w/w Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa przekracza 50 km, co wymaga rozróżnienia przewozu drogowego od przewozu regularnego,

- rażąco niewspółmierność wymierzonej kary, poprzez orzeczenie kary grzywny w kwocie 200 złotych, która jest za wysoka i nie uwzględnia należycie możliwości finansowych obwinionego (wysokości zarobków i rodziny pozostającej na utrzymaniu obwinionego), jak również nie uwzględnia faktu, iż z dniem 2 marca 2015 roku wszedł w życie przepis art. 34 ust. 3 Rozporządzenia (UE) nr 165/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących

się do transportu drogowego (Dz.Urz.U.E.L 2014, Nr 60, str. 1), który stwierdza, że kierowcy nie mają obowiązku przedkładania formularzy potwierdzających ich czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu.

W konkluzji skarżący wniósł o „uchylenie wyroku i odstąpienie od nałożonej grzywny”, co uznano za równoznaczne w wnioskiem zmianę wyroku i uniewinnienie oskarżonego od zarzucanego mu czynu, bądź odstąpienie od wymiaru kary, ewentualnie o uchylenie wyroku i przekazanie sprawy sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja obwinionego okazała się być niezasadna.

Wbrew twierdzeniom skarżącego, ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd I instancji, dotyczące sprawstwa oskarżonego w zakresie czynu z art. wykroczenia z art. 92 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym i subsumcja zachowania obwinionego pod określoną normę prawną, są prawidłowe, gdyż stanowią wynik nie budzącej zastrzeżeń oceny zgromadzonych w sprawie dowodów oraz prawnej oceny rodzaju przewozu wykonywanego przez K. W. w ramach jego zatrudnienia w dniach 17 i 18 listopada 2014 roku.

Zarzuty stawiane w apelacji opierają się w istocie na odmiennej ocenie znaczenia pojęć: „przewóz drogowy” i „przewóz regularny” oraz są nakierowane na wykazanie, że pojęcia te wzajemnie się wykluczają. Ponadto apelacja wykazuje, że zapis zawarty w art. 3 Ustawy o czasie pracy kierowców, który stanowi o tym, że przepisy tej ustawy nie naruszają postanowień zawartych w Rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i Umowie (...), czytany łącznie z art. 3 lit „a” Rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oznacza, że do kierowcy, który wykonuje przewóz drogowy wykonywany pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km, nie stosuje się wymogów dotyczących przewodów drogowych (w tym, co do konieczności okazania stosownych zaświadczeń, wymienionych we wniosku o ukaranie). W konsekwencji powyższego, zdaniem skarżącego, nie wykonywał on przewozu „drogowego”, a jedynie przewóz „regularny”.

Sąd Okręgowy zważył, że do poczynienia ustaleń faktycznych w zakresie sprawstwa K. W. uprawniały Sąd I instancji głównie zeznania świadka G. C., notatka urzędowa z kontroli obwinionego przeprowadzonej w dniu 18 listopada 2014 roku, a ponadto dokumenty załączone do akt sprawy związane z rodzajem zatrudnienia i wykonywanego transportu (w szczególności Licencja nr (...) i Zezwolenie nr (...)) oraz częściowo wyjaśnienia samego obwinionego. Ocena wartości tych dowodów została dokonana wszechstronnie, we wzajemnym ich kontekście z innymi dowodami, zgodnie z wiedzą i doświadczeniem życiowym i jako taka w pełni korzysta z ochrony art. 7 k.p.k.

Zarzut podnoszony w środku odwoławczym obwinionego, zgodnie z którym Sąd Rejonowy mylnie uznał go za kierowcę, który miał obowiązek posiadania przy sobie i okazania na żądanie uprawnionych organów kontroli (...) stosownych zaświadczeń dotyczących czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz drogowy, oparty o prawny wywód odmienności pojęć różnego rodzaju transportu, zawarty w różnych aktach prawnych, ostatecznie nie przekonuje, gdy zważy się dodatkowo na logikę i doświadczenie życiowe, związane z dość powszechnymi, znanymi ze środków masowego przekazu przypadkami przekraczania czasu pracy kierowców, a co za tym idzie zmniejszeniem powszechnego bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego - który to fakt z racji jego nagłośnienia w środkach masowego przekazu jest lub mógł być znany także obwinionemu. Sąd Okręgowy zważył dodatkowo, iż w przedmiotowej sprawie, ani nie zarzucono, ani nie przyjęto takiego przekroczenia czasu pracy, a jedynie powyższa uwaga potwierdza logiczne uzasadnienie dla możliwości kontroli na drodze czasu pracy (i dobowego odpoczynku) kierowców przewożących ludzi (i nie tylko) przez (...).

Sąd Okręgowy zważył, że K. W. wykonywał przewóz drogowy pojazdem używanym do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km, na trasie P. - S.. Zapis zawarty w art. 3 lit „a” Rozporządzenia WE nr 561/2006 (...), zgodnie z którym: (art. 3) **nie ma ono zastosowania do przewozu drogowego:** („a”) pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km, wcale nie oznacza, że K. W. w dniu 18 listopada 2014 roku wykonywał przewóz „regularny”, ale już nie „drogowy”, a w związku z tym nie „podpadał” pod zasady rządzące przewozem drogowym (w szczególności

wynikające z art. 87 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym i z art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców). Literalne brzmienie i wykładnia gramatyczna art. 3 lit „a” w/w Rozporządzenia WE nr 561/2006 wskazuje, że przewóz regularny osób na trasie do 50 km (wymieniony w art. 3 „a”), to jeden z przypadków przewozu drogowego, którego dotyczy cały art. 3 w/w Rozporządzenia. Pojęcie „przewóz drogowy” jest szersze i obejmuje między innymi taki przewóz, jaki wykonywał K. W. w dniu zdarzenia oraz inne wypadki przewozów. Próba innego rozumienia znaczenia przewozu wykonywanego przez obwinionego kłóci się z wykładnią celowościową, albowiem prowadziłyby do uznania, że kierowca przewożący ludzi na trasie P. – S. nie miałby obowiązku okazania dokumentów Inspektorom Wojewódzkiego Inspektoratu (...), na podstawie których służby te mogłyby „na gorąco” sprawdzić, czy kierowca nie przekracza czasu pracy, czy ma wymagane przerwy w pracy, co ma kolosalne znaczenie dla kontroli i utrzymania bezpieczeństwa na drogach.

Sąd Okręgowy zważył, że także z dokumentów o nazwie: „Wypis nr 004 z Zezwolenia (...)” (k.13 akt) i „Wypis nr (...)z licencji nr (...)” (k.13v akt) wynika, że Spółka Jawna (...) (...) S.ul. (...), w której był zatrudniony obwiniony w dniach 17 i 18 listopada 2014 roku i w ramach którego to zatrudnienia został zatrzymany do przedmiotowej kontroli, miała licencję „ **na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób**”, i zezwolenie „ **na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym**”. To także potwierdza, że obwiniony wykonywał „przewóz drogowy”, a nie jakiś specjalny inny rodzaj transportu, do którego zasady rządzące przewozem drogowym nie mają żadnego zastosowania. Pojęcie **przewozu drogowego** obejmuje: **transport drogowy, niezarobkowy przewóz drogowy, a także inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia 561/2006** – tak uwaga 7 Komentarza: Ustawa o transporcie drogowym pod red. dr Grzegorz Lubeńczuk, dr Kamil Sikora, 2013 Wydanie 1. Definicja „obowiązków lub warunków przewozu drogowego” została dodana z dniem 01.1.2012 r., na podstawie art. 1 pkt 2 ustawy z 16.9.2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (DZ. U. nr 244, poz.1454). Zakres tego pojęcia został określony poprzez wskazanie katalogu aktów normatywnych określających poszczególne obowiązki i warunki związane z wykonywaniem przewozów drogowych. Jak wynika z uzasadnienia projektu ustawy, na podstawie której dodano wskazaną definicję, zdefiniowanie pojęcia obowiązków lub warunków przewozu drogowego miało na celu wskazanie kompletnego katalogu przepisów, nad których przestrzeganiem czuwa (...), a także inne służby uprawnione do kontroli przewozów drogowych (Uzasadnienie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw, druk sejmowy Nr 4061 z 2.3.2011 r., s. 2). Zawarty w przepisie katalog obejmuje trzy kategorie aktów normatywnych: ustawy krajowe, rozporządzenia UE oraz wiążące RP umowy międzynarodowe. Przez ustawy rozumie się m.inn. ustawę z 6.9.2001 r. o transporcie drogowym. Co więcej, przepisy normujące wykonywanie „przewozów regularnych” – tj. art. 18 i następne ustawy o transporcie drogowym, zamieszczone są w Rozdziale 3 tej ustawy o tytule „Transport drogowy osób”, tak więc także wykładnia systemowa przemawia za przyjęciem, że wykonywany przez obwinionego przewóz był jednym z przewozów drogowych.

Reasumując powyższe: uznając, iż obwiniony wykonywał przewóz drogowy, miał obowiązek okazania kontrolującym (...) dokumentu, o którym mowa w art. 87 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku, a którym to jest zaświadczenie wymienione w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców, za okres ostatniego odpoczynku dobowego (od godz. 16:00 dnia 17 listopada 2014r. do godz. 7:00 dnia 18 listopada 2014r.) oraz za okres kiedy kierowca prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy (...) (tj. od godziny 7:00 do godz. 16:00 w dniu 17 listopada 2014r.). Brak okazania powyższego stanowił natomiast wypełnienie dyspozycji art. 92 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, zgodnie z którym: Kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych, przy czym wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości grzywnien za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy. Kierujący pojazdem to zgodnie z art. 1 pkt 20 Prawa o Ruchu drogowym osoba, która faktycznie kieruje pojazdem, niezależnie od posiadanych do tego uprawnień. To także kierujący ponoszą odpowiedzialność za wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego. Wykaz naruszeń przy wykonywaniu przewozu drogowego, za które odpowiadają kierujący, określa załącznik w/w Nr I, natomiast wykaz naruszeń, za które

odpowiadają osoby zarządzające przedsiębiorstwem, osoby zarządzające transportem w przedsiębiorstwie oraz inne osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, określa załącznik Nr 2 do ustawy.

Sąd Okręgowy zważył, że wbrew twierdzeniom apelanta, Sąd I instancji przy wydaniu zaskarżonego wyroku miał na uwadze całokształt ujawnionego materiału dowodowego oraz rozważył znaczenie zapisów ustaw wymienionych w opisie przypisanego obwinionemu wykroczenia w kontekście znaczenia „przewozu drogowego”, a w sporządzonym ustnym uzasadnieniu przedstawił w dostateczny sposób swój tok rozumowania, a w tym podał, dlaczego dał wiarę określonym dowodom i dlaczego nie uznał dowodów przeciwnych. Dotyczy to również oceny wyjaśnień K. W.. Sąd Okręgowy zważył, że w motywach tych dodatkowo przedstawiono logiczne uzasadnienie dla występującego dosyć powszechnie oporu pracodawców przed wydawaniem zaświadczeń, o jakich mowa w art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców i przyczynach braku posiadania przez kierowców i okazywania zaświadczeń, o jakich mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym oraz przyczynach tego stanu rzeczy (które to wskazują na możliwy motyw działania w/w osób). Dodatkowo rozważono konieczność posiadania i okazania w/w zaświadczeń, w sytuacji, gdy kierowca wykonujący przewóz drogowy pojazdem używanym do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km, z racji wyłączenia na mocy Rozporządzenie (WE) 561/2006 nie musi posiadać tachografu, a więc urządzenia, którego zapisy potwierdzałyby rzeczywisty czas pracy kierowcy.

Można dodać, iż konieczność przeprowadzenia rzeczywistej i wiarygodnej kontroli czasu pracy wymaga, by kierujący posiadał przy sobie dokument potwierdzający dane, o jakich mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców. Winno to być stosowne zaświadczenie, bądź harmonogram czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz drogowy na linii regularnej. Sama jednak informacja o istnieniu harmonogramu czasu pracy kierowców, w miejscu zakładu pracy, bez posiadania takowego przez kierującego, powoduje, iż harmonogram mógłby zostać „dopasowywany” do konkretnej sytuacji faktycznej, a sama kontrola mogłaby się okazać fikcją.

Potwierdzeniem tego stanowiska może być wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z siedzibą w Warszawie z dnia 25 maja 2009 r. VI SA/Wa 454/09, zgodnie z którym: „Zaświadczenie o nieprowadzeniu pojazdu przedsiębiorca powinien wystawić i wręczyć kierowcy przed rozpoczęciem przewozu. Jakie będzie to zaświadczenie zależy wyłącznie od przyczyn nieprowadzenia pojazdu. Jeśli przyczyną nieprowadzenia pojazdu była choroba kierowcy, urlop wypoczynkowy lub kierowca prowadził pojazd, który był wyłączony ze stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) z dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. 1999 Nr 94, poz. 1086), to należy wystawić zaświadczenie na formularzu, o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym. Należy w związku z tym podkreślić, że udokumentowanie takiej okoliczności w inny sposób jest nieprawidłowe”.

Nie przekonują także twierdzenia oskarżonego o zbyt surowym jego ukaraniu, w szczególności braku odstąpienia od wymiaru kary. Wymiar kary orzeczony przez Sąd I instancji uwzględnia okoliczności łagodzące dla sprawy (w szczególności przyznanie stanu faktycznego, uprzednią niekaralność, wysokość zarobków i sytuację rodzinną, w tym osoby pozostające na utrzymaniu K. W., udział samego pracodawcy) i stanowi słuszną represję karną. Uzasadnienie dla wymierzenia kary w wysokości 200 złotych podane przez Sąd Rejonowy uwzględnia okoliczności łagodzące dla K. W., jest wyczerpujące i przekonuje. Kary grzywny w tej wysokości nie sposób jest uznać za rażącą niesprawiedliwą w sensie jej surowości. Oceny tej nie zmienia podnoszona okoliczność braku obowiązku przedkładania formularzy potwierdzających czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu.

W tej sytuacji wyrok, jako odpowiadający prawu, utrzymano w mocy.

O kosztach procesu za postępowanie odwoławcze orzeczono w oparciu o przepisy powołane w sentencji orzeczenia.