

Sygn. akt II W 248/18

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 stycznia 2019 r.

Sąd Rejonowy w Kędzierzynie-Koźlu II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Rejonowego Danuta Harz

Protokolant: st. sek. sąd. Marta Mazur-Dziuba

po rozpoznaniu w dniach 09 października 2018r., 13 grudnia 2018r. i 31 stycznia 2019r.

sprawy

**P. G.- s. P. i J. , ur. (...)** w K.

### **Obwinionego o to, że :**

w dniu 25.10.2017r. podczas kontroli drogowej ujawniono, iż obwiniony będąc osobą zarządzającą transportem w spółce (...) Sp. z o.o. z siedzibą pod adresem (...)-(...) D. ul. (...), pełniąc obowiązki służbowe w siedzibie w/w przedsiębiorcy, dopuścił do naruszenia przez kierowcę A. D. w dniu 25.10.2017r. przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerwach i odpoczynku, podczas gdy powinien był nie dopuścić do naruszenia przepisów przez kierowcę,

**tj. o wykroczenie z art. 92 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 6.09.2001r. o transporcie drogowym w zw. z lp. 15 załącznika nr 2 ustawy o transporcie drogowym**

### **I.**

Uniewinnia obwinionego od popełnienia zarzucanego czynu opisanego w części wstępnej wyroku tj. wykroczenia z art. 92 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 6.09.2001r. o transporcie drogowym w zw. z lp. 15 załącznika nr 2 ustawy o transporcie drogowym.

### **II.**

Na podstawie art. 119 § 2 kpw kosztami procesu obciąża Skarb Państwa.

**Sygn. akt II W 248/18**

## UZASADNIENIE

**Na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Obwiniony P. G. był osobą zarządzającą transportem w firmie (...) Sp. z o.o. z siedzibą pod adresem (...)-(...) D. ul. (...), pełniąc obowiązki służbowe w siedzibie ww. przedsiębiorcy.

W dniu 24 października 2017r. kierowcy zatrudnieni w niniejszej spółce (...) oraz D. B. o godzinie 13:45 rozpoczęli wykonywanie zadania przewozowego, jadąc z Niemiec do R. pojazdem członowym składającym się z samochodu ciężarowego marki V. o nr rej. (...) z naczepą marki Elbo o nr rejestracyjnym (...) będącego w prawnej dyspozycji

firmy (...) Sp. z o.o. Jako załogi dwuosobowej, wyżej wymienionych kierowców obowiązywał 30 godzinny okres rozliczeniowy.

W dniu 25 października 2017r. o godzinie 08:00 kierowca D. B. wylogował swoją kartę z tachografu i w miejscowości B. samowolnie bez powiadomienia dyspozytora opuścił pojazd udając się do domu. Dalsza jazdę do wyznaczonego celu kontynuował samodzielnie A. D.. Fakt opuszczenia przez D. B. samochodu przewozowego skutkowało, iż do kierującego A. D. stosowany był dobowy system rozliczeniowy. O godzinie 09:03 tejże daty kierujący składem pojazdów A. D. na drodze krajowej nr (...) w miejscowości O. został zatrzymany do kontroli przez inspektorów transportu drogowego. Wyniki przeprowadzonej kontroli wykazały, iż A. D. skrócił dzienny odpoczynek o 4 godziny i 18 minut.

(dowód:

- wyjaśnienia obwinionego P. G. – k. 69,
- zeznania świadka A. D. – k. 40-41, 69-70,
- zeznania świadka M. B. – k. 10-11,
- protokół kontroli drogowej – k. 30-32,
- licencja – k. 33,
- wykres tygodniowy – k. 35-36,
- wypis naruszeń kierowców – k. 37-39).

P. G. posiada polskie obywatelstwo. Legitymuje się wykształceniem średnim. Z zawodu jest spedytorem. Z wykonywanej działalności gospodarczej uzyskuje miesięczny dochód rzędu 12.000 zł. Wyżej wymieniony jest żonatym ojcem jednego małoletniego dziecka. Jego majątek stanowi dom o wartości 800.000 zł. Nie był leczony psychiatrycznie, neurologicznie ani odwykowo. Nadto obwiniony dotychczas nie był również karany sądownie.

(dowód:

- dane o karalności obwinionego P. G. – k. 43,
- dane o osobie obwinionego P. G. – k. 68).

Obwiniony P. G. nie przyznał się do popełniania zarzucanego mu wykroczenia. Wyjaśnił, iż zarządza dwoma spółkami transportowymi – S. i A., działając zgodnie z obowiązującymi przepisami, dbając o szeroko rozumiane bezpieczeństwo, organizując odpowiedni system szkoleń dla osób zatrudnionych. Jak podał obwiniony, o kontroli drogowej kierowcy A. D. dowiedział się po czasie od pracowników działu dyspozycji, bezpośrednio nadzorujących jego pracę. Wyżej wymieniony zaznaczył, iż w ramach sprawowanego nadzoru ma możliwość sprawdzenia prawidłowości rozliczenia czasu pracy przed jej podjęciem, po wykonaniu pracy, lecz nie ma możliwości zareagowania na popełniony błąd w czasie rzeczywistym, kiedy kierowca jest w pracy. Jak podał, owe dane dochodzą do firmy z opóźnieniem, w związku z czym rozliczenie przekroczeń może nastąpić dopiero z opóźnieniem. W kontekście stawianego mu zarzutu P. G. podniósł, iż decyzja drugiego kierowcy D. B. o opuszczeniu pojazdu była jego samowolną.

(dowód:

- wyjaśnienia obwinionego P. G. – k. 69).

### **Sąd zważył, co następuje:**

Na kanwie niniejszego postępowania P. G. został obwiniony o to, że w dniu 25.10.2017r. podczas kontroli drogowej ujawniono, iż obwiniony będąc osobą zarządzającą transportem w spółce (...) Sp. z o.o. z siedzibą pod adresem (...)-

(...) D. ul. (...), pełniąc obowiązki służbowe w siedzibie w/w przedsiębiorcy, dopuścił do naruszenia przez kierowcę A. D. w dniu 25.10.2017r. przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerwach i odpoczynku, podczas gdy powinien był nie dopuścić do naruszenia przepisów przez kierowcę, tj. o wykroczenie z art. 92 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 6.09.2001r. o transporcie drogowym w zw. z lp. 15 załącznika nr 2 ustawy o transporcie drogowym.

Zgromadzony w niniejszej sprawie materiał dowodowy pozwolił na dokonanie jednoznacznych ustaleń faktycznych, które w sposób jasny i oczywisty rozstrzygnęły kwestię zasadności postawionego P. G. zarzutu, objętego wspomnianą wyżej kwalifikacją prawną. Konstruując stan faktyczny sprawy Sąd oparł się na wszystkich przeprowadzonych w sprawie dowodach – osobowych oraz w postaci dokumentów, poddanych swobodnej ocenie, z zachowaniem reguł wyznaczonych normą art. 7 kpk.

W realiach rozpatrywanej sprawy, jakichkolwiek wątpliwości Sądu nie budził fakt, iż w dacie 25 października 2017r. A. D. jako kierowca samochodu ciężarowego marki V. o nr rej. (...) z naczepą marki Elbo o nr rejestracyjnym (...) zatrudniony w firmie (...) Sp. z o.o. na drodze krajowej nr (...) został zatrzymany do kontroli drogowej, podczas której inspektorzy transportu drogowego stwierdzili przekroczenie czasu prowadzenia pojazdów. Taki stan rzeczy wynika jednoznacznie z relacji świadka M. B. oraz dokumentów w postaci protokołu kontroli drogowej, wykresu tygodniowego oraz wykazu naruszeń. Oczywistym w okolicznościach badanej sprawy pozostawało również, iż fakt stwierdzonego naruszenia – bez wątpienia zasadny – stanowił pochodną wcześniejszego opuszczenia składu pojazdów przez D. B. – zmniejszenia załogi dwuosobowej do jednego kierowcy. Takie postępowanie – w kontekście bezsprzecznej świadomości zasad rozliczania czasu pracy, w zakresie czego pracownicy spółki (...) byli szkoleni, nie znajduje zrozumienia Sądu. Zgromadzone w sprawie dowody wskazywały jednak, iż fakt opuszczenia przez D. B. firmowego pojazdu - celem pozostania w domu - stanowił jego samowolną decyzję, bez udziału nadzorujących jego pracę. Do takich wniosków wprost prowadzą złożone przez obwinionego wyjaśnienia w sprawie. Te pozostają z kolei w zgodzie z treścią przekazu świadka A. D., który skorygował swój pierwotny w tym zakresie przekaz, jakoby fakt wysiadki jego kolegi został zgłoszony w spedykcji, twierdząc, iż wcześniej jedynie myślał, że D. B. tak postąpił. Co jednak istotne, w dostępnych w analizowanej sprawie dowodach brak jest jakichkolwiek śladów pozwalających chociażby przypuszczać, iż pomniejszenie załogi transportowej nastąpiło za przyzwoleniem przełożonych kierowców. Tylko bowiem w takich okolicznościach można byłoby rozpatrywać naruszenie przełożonych kierowcy w zakresie dopuszczenia do przekroczenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerwach i odpoczynku. Na kanwie rozpatrywanej sprawy dodatkowo dostrzec należy, iż obwiniony jako zarządzający przedsiębiorstwem – w tym transportem, nie sprawował bezpośredniego nadzoru nad kierowcami zatrudnionymi w spółce (...). Ten sprawowali odpowiedni pracownicy umocowani w tym zakresie – zgodnie ze strukturą organizacyjną firmy, którzy hipotetycznie – przy ziszczeniu się opisanego wyżej warunku decyzyjności – mogliby stanąć pod tożsamym do obwinionego zarzutu. Podobnych jednak decyzji z siedziby firmy jednak nie było – do czego wprost prowadzi lektura zeznań świadka A. D.. Tym samym wskazanie jako jego adresata P. G. Sąd uznaje jako całkowicie nietrafne. Jak zostało wyżej ukazane, obwiniony nie stanowił bezpośredniego nadzoru nad kierowcami przedsiębiorstwa. Co więcej, wyżej wymieniony w treści złożonych wyjaśnień zwrócił uwagę, iż co do zasady takowy bezpośredni nadzór jest w ogóle nie możliwy, a stosownego rozliczenia z zachowania przez kierowcę odpowiednich reguł postępowania można dopiero przeprowadzić post factum, w oparciu o odczyty tachografu, z czym nie sposób w mniemaniu Sądu się nie zgodzić.

W konsekwencji poczynionych wyżej rozważań, Sąd uniewinnił obwinionego od popełnienia zarzucanego czynu opisanego w części wstępnej wyroku, tj. wykroczenia z art. 92 ust. 3 i 4 Ustawy z dnia 06 września 2001r. o transporcie drogowym w zw. z lp. 15 załącznika nr 2 ustawy o transporcie drogowym.

Wobec takiego rozstrzygnięcia, Sąd w oparciu o przepis art. 119 § 2 kpw kosztami procesu obciążył Skarb Państwa.

Mając powyższe na uwadze, Sąd zważył jak w sentencji wyroku.