

Sygn. akt IX W 2262/17

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 03 listopada 2017 r.

**Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział IX Karny**

w składzie:

Przewodniczący: SSR Wojciech Kottik

Protokolant: st. sekr. sąd. Jolanta Jarmołowicz

bez obecności oskarżyciela publ.

po rozpoznaniu w dniach 25 sierpnia, 22 września i 25 października 2017r., sprawy

**A. B. (1)**

**syna J. i J. z domu W.**

**ur. (...) w D.**

obwinionego o to, że:

wykonując przewozy drogowe na rzecz firmy (...) z siedzibą w N. popełnił następujące wykroczenia ujawnione podczas kontroli przeprowadzonej w dniu 10.01.2017 r., na drodze krajowej nr (...) przy ulicy (...) w O., polegające na:

1. przekroczeniu maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu przy wykonywaniu przewozu drogowego w dniach: 09.01/10.01.2017 r., o czas 3 h 24 min. w trakcie realizacji zlecenia na trasie (...). K. I. – B.,
2. użytkowaniu cudzej karty kierowcy przypisanej dla D. M. (1) od godz. 19<sup>36</sup> dnia 09.01.2017 r., do godz. 01<sup>57</sup> dnia 10.01.2017 r., aby ukryć faktyczny czas pracy kierowcy i zrealizować zlecenie transportowe,
3. skróceniu dziennego czasu odpoczynku w dniu 10.01.2017 r., o czas 6 h 32 min. Przy realizacji zlecenia transportowego na trasie (...) k. I. – B. – O.,
4. przekroczeniu maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy w dniach 09/10.01.2017 r. o czas 1 h 57 min. na trasie (...) k. I. – B. - O.

- tj. za wykroczenia z art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 06.09.2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1907 ze zm.) określone pod lp. 4.1, 4.2, 4.3, 13.13 zał. nr 1 do w/w ustawy)

### **ORZEKA:**

I. obwinionego **A. B. (1)** uznaje za winnego popełnienia zarzucanych mu czynów z art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 06.09.2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1907 ze zm.) określone pod lp. 4.1, 4.2, 4.3, 13.13 zał. nr 1 do w/w ustawy) i za to na podstawie art. **92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym w zw. z art. 9 § 2 kw** skazuje go na **karę 2000,- (dwa tysiące) złotych grzywny;**

II. na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw zwalnia obwinionego od kosztów postępowania i opłaty.

## UZASADNIENIE

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 10 stycznia 2017 r., inspektor Inspekcji Transportu Drogowego w O. A. F. (1) ok. godz. 10-tej zatrzymał na ul. (...) w O. do kontroli ciągnik siodłowy m-ki M. (...) o nr rej. (...) wraz z naczepą – cysterną (...) o nr rej. (...) należące do przedsiębiorstwa (...) z siedzibą w N.. Kierującym tym zespołem pojazdów okazał się obwiniony A. B. (1). Poproszony przez kontrolującego o okazanie komplet dokumentów na wykonywany przewóz okazał m. in. kartę kierowcy opiewającą na dane innego kierowcy tj. D. M. (1). W trakcie analizy zapisów tachografu cyfrowego zamontowanego w tym pojeździe ustalono, że karta tego innego kierowcy była używana – włożona do tachografu od godziny 18<sup>36</sup> w dniu 09 stycznia 2017 r., do godz. 01<sup>59</sup> w dniu 10 lutego 2017 r. Przesłuchany w charakterze świadka na miejscu kontroli A. B. przedstawił kilka różnych wersji powodu użycia karty innego kierowcy, po czym odmówił podpisania protokołu.

W trakcie przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat (...) w O. czynności wyjaśniających ustalono, że w dniu 09 stycznia 2017 r., o godzinie 22<sup>22</sup> na teren terminala gazowego firmy (...) w B. – S. przyjechał wskazanym wcześniej zespołem pojazdów obwiniony A. B. po odbiór gazu (...) i po załadunku opuścił teren tego zakładu o godzinie 23<sup>32</sup>. Natomiast z zapisu tachografu tego pojazdu wynikało, że w tym czasie włożona była do niego karta kierowcy D. M. (1). W konsekwencji prowadzący te czynności przyjął, że doszło do złamania 4 przepisów art. 92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym w efekcie skierowano do tut. Sądu wnioski o ukaranie tego obwinionego.

(dowód: notatka służbowa k. 2-4, oświadczenie obwinionego k. 6; zestawienie naruszeń kierowcy k. 8-10, 13; wykresy tygodniowe k. 11-12, 14-15, raporty danych tachografu k. 16-23, 45-47; pismo Burmistrza Miasta B. k. 24; płyty z zapisami z kamer monitoringu k. 25; pismo (...) z 30.01.2017 r. k. 26, kopie dokumentów z tej firmy k. 27-30, pismo (...) O. k. 31, płyta z monitoringu k. 32, kopie dokumentów pojazdu i kierowców k. 41-43; pismo (...) z 02.10.2017 r., k. 87, płyta z nagraniami z kamer k. 88; częściowo wyjaśnienia obwinionego k. 64-64v; zeznania świadków - A. F. k. 64v, J. Z. k. 69-69v)

Obwiniony w wyjaśnieniach złożonych zarówno na etapie czynności wyjaśniających jak i na rozprawie nie przyznał się do popełnienia zarzucanych mu czynów. Wyjaśnił, że swoją pracę jako kierowca w dniu 09.01.2017 r. zakończył w (...) koło I., a potem przyjechał jego zmiennik D. M. (1), który kierował tym zespołem pojazdów zarówno do B., jak i potem aż do O.. Pojechał on potem do domu i zapomniał zabrać karty kierowcy. Kiedy obwiniony po wizycie w serwisie (...) wracał już do N. został zatrzymany do kontroli przez inspektora (...). Kontrola trwała aż 5,5 godziny, był silny mróz. Odmówił podpisania protokołu, bo wersje nie zgadzały się z tym co on powiedział.

(wyjaśnienia obwinionego k. 64-64v).

### **Sąd zważył, co następuje :**

Wyjaśnienia obwinionego generalnie nie zasługują na wiarę, bo są w oczywistym stopniu sprzeczne z w pełni wiarygodnymi dowodami – nie tylko zeznaniami świadka ale przede wszystkim z danymi z zapisów tachografu oraz z wnioskami wypływającymi z analizy pozostałych dowodów. W ocenie Sądu wyjaśnienia obwinionego to wyraz przyjętej przezeń linii obrony, która ma go uchronić przed odpowiedzialnością za popełnione czyny. Przede wszystkim analizując zapisy tachografu z danymi pochodzącymi z bazy (...) Terminal B. w S. już bez głębszego wnikania w szczegóły należy stwierdzić, że nieprawdziwe są twierdzenia obwinionego, iż zespołem pojazdów przez cały czas od godziny 18<sup>36</sup> dnia 09 stycznia 2017 r., do godz. 01<sup>59</sup> dnia 10 stycznia 2017 r., miał kierować D. M. (1), co wynika z zapisów tachografu, bowiem z dokumentacji firmy (...) wynika, że zespołem pojazdów w momencie wjazdu i wyjazdu z bazy w S. (odpowiednio o godzinach 22<sup>22</sup> i (...)) kierował obwiniony. Tę okoliczność potwierdził zresztą świadek D. M., który mimo, że początkowo twierdził, iż przez cały czas kierował zespołem pojazdów od miejscowości (...) k. I. do O., to jednak później przyznał, że na bazie w S. zespołem miał kierować A. B.. Jednak nawet ta deklaracja wydaje się nie do końca wiarygodna, choćby w świetle zasad doświadczenia życiowego. Obwiniony i świadek przekonywali, że D. M. miał przyjechać do miejscowości (...) k. I. i tam zastąpić obwinionego kierując zestawem pojazdów aż do O.

skąd miał zabrać go brat I.. Nie wskazali jednak jak D. M. dostał się z N. do (...), ani, tak naprawdę szczegółów co do powrotu z O. do N.. Ponadto, jak wynika to z wiarygodnych i konkretnych zeznań świadka inspektora (...). – A. F. obwiniony po zatrzymaniu do kontroli od razu przyznał się mu do używania nie swojej karty kierowcy i kartę D. M. mu przekazał a dopiero po przemyśleniu i kontakcie telefonicznym całkowicie zmienił wersję zdarzenia, przedstawiając ich kilka, aby ostatecznie odmówić podpisania protokołu przesłuchania go w charakterze świadka. Co więcej świadek ten zadzwonił do bazy w S. i ustalił, że nie jest możliwe, aby kto inny podpisywał dokumentację w tej bazie i kto inny kierował zespołem pojazdów w tym zakładzie. Charakterystyczne jest również, że świadek ten poddał weryfikacji informację uzyskaną od obwinionego, który deklarował, że D. M. miał odjechać rzekomo z O. do domu samochodem marki J. wskazując pełny numer rejestracyjny tego pojazdu. Analiza jakiej dokonał system (...) monitoringu miasta O. pozwoliła stwierdzić, że pojazd takiej marki i o takim numerze rejestracyjnym nie przejeżdżał przez żaden z punktów monitorujących w O. we wskazanym dniu (k. 31) Co również znamienne świadek D. M. nie wskazał już (mając zapewne wiedzę co do wcześniejszych ustaleń (...)) już tego pojazdu J. jako środka lokomocji, którym miał odebrać go tej nocy z O. jego brat, a 3 inne pojazdy używane w firmie. Świadczy to niewątpliwym „dopasowywaniem” depozycji, zarówno obwinionego, jak i świadka do nowych dowodów.

Istotne jest również, że żaden ze zgromadzonych w postępowaniu dowodów, w postaci bądź to plików filmowych (zarówno z terminala w S., jak i monitoringu miejskiego z B. i O.), bądź tzw. stop klatek z O. z monitoringu miejskiego, nie potwierdza aby choć przez moment ktoś inny poza A. B. kierował tym zespołem pojazdów. Tym samym Sąd uznał zeznania tego świadka za niewiarygodne i niewątpliwie będące przejawem chęci uchronienia swojego współpracownika przed odpowiedzialnością. Co więcej świadek działał również niewątpliwie z intencją ochrony interesów firmy członka swojej najbliższej rodziny bo ustalenie odpowiedzialności obwinionego może również skutkować poważnymi konsekwencjami dla firmy w której jest on zatrudniony.

Wspomniane wyżej zasady doświadczenia życiowego wskazują na istniejącą praktykę posługiwania się przez kierowców zawodowych wykonujących przewozy, nawet towarów niebezpiecznych, kartami innych kierowców, jak w tym przypadku. W dobie coraz dokładniejszych urządzeń monitorujących jakimi są tachografy cyfrowe takie manipulacje mają służyć „obejściu” zasad i przepisów dotyczących czasu pracy kierowców i ta wiedza pozwala na przyjęcie, że pierwotne oświadczenie jakie złożył A. B. kontrolującemu go A. F. było prawdziwe i faktycznie odzwierciedlało posługiwanie się przez niego podczas jazdy kartą innego kierowcy D. M.. Wszystkie późniejsze depozycje tego obwinionego miały za zadanie „wycofanie” tych pierwotnych prawdziwych informacji.

Sąd uznał zeznania świadka J. Z. za mało istotne dla niniejszego postępowania bowiem świadek nie pamiętał żadnych istotnych szczegółów z kontroli obwinionego.

Jako w pełni wiarygodne i zbieżne z ustaleniami stanu faktycznego Sąd uznał zarówno dowody z dokumentów w postaci wydruków z tachografu pojazdu M., dokumentów przewozowych, dokumentów kierowcy, informacji z firmy (...), (...) O. i UM w B., jak i plików filmowych i zdjęciowych wspomnianych wcześniej. Wszystkie te dowody tworzą logiczną całość pozwalającą na dokonanie prawidłowych ustaleń stanu faktycznego.

Tym samym, w świetle dokonanych ustaleń Sąd uznał, iż wina obwinionego została wykazana w toku postępowania dowodowego i nie budzi wątpliwości. Obwiniony swoim zachowaniem wyczerpał znamiona wykroczeń z art. 92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.) Konkretnie zachowania obwinionego zostały stypizowane w załączniku nr 1 do tej ustawy i wymienione pod liczbami porządkowymi 4.1, 4.2, 4.3 i 13.13 .

Jako okoliczności obciążające przy wymiarze kary Sąd uznał naruszenie podstawowych przepisów obowiązujących obwinionego jako kierowcę zawodowego w szczególności jeśli weźmie się pod uwagę że wykonuje on przewozy towarów niebezpiecznych. Nie trzeba specjalnej wyobraźni aby wyobrazić sobie co mogłoby by się stać z takim kierowcą, który spędził na przelomie tych dwóch dni tyle godzin za kierownicą zespołu pojazdów przewożącemu wiele ton gazu i który na skutek przemęczenia mógłby zasnąć za kierownicą. Dodatkową okolicznością obciążającą było naruszenie przez obwinionego aż 4 przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Jako jedyną okoliczność łagodzącą Sąd uznał dotychczasową niekaralność obwinionego.

Sąd uznał zatem, że w realiach niniejszej skazanie obwinionego na karę 2000,- zł grzywny jest adekwatne do stopnia winy i do stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz spełni swe cele w zakresie prewencji indywidualnej i ogólnej. Wymierzając karę Sąd wziął pod uwagę, z jednej strony stopień winy (obwiniony naruszył kardynalne przepisy ustawy o transporcie drogowym), a z drugiej - sposób życia przed popełnieniem wykroczenia (obwiniony nie był karany, cieszy się dobrą opinią w miejscu pracy).

Sąd uznał także, że obciążenie obwinionego kosztami postępowania i opłatą byłoby dlań nadmiernym ciężarem.