

*Sygn. akt VII K 899/14*

## WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Dnia 27 października 2015r.**

**Sąd Rejonowy w Olsztynie w Wydziale VII Karnym w składzie:**

**Przewodniczący: SSR Katarzyna Kruszewska-Sobczyk**

Protokolant: stażysta Joanna Leśniewska

w obecności Prokuratora Prok. Rej. Adama Wróbel

po rozpoznaniu w dniu 05.11. 2014r., 05.01. 2015r., 16.02. 2015r., 18.03. 2015r., 10.04. 2015r., 09.06. 2015r., 28.08. 2015r., 20.10. 2015r. sprawy:

**1. A. O. (1)**

ur. (...) w I., syna S. i K. z d. (...)

oskarżonego o to, że:

w dniu 21 lutego 2013r. w miejscowości T. w. (...)działając wspólnie i w porozumieniu z K. H. jako kierowca wykonujący usługi dla Spółki (...) Sp. z o.o. przy użyciu powierzonej karty paliwowej S. o nr (...) dokonał przywłaszczenia mienia w postaci 200,04 litra oleju napędowego o wartości 982,404 zł na szkodę Spółki (...) Sp. z o.o. z siedzibą (...)-(...) K. ul. (...)

tj. o czyn z art. 284§2 kk

**2. K. H.**

ur. (...) w Ł., syna J. i B. z d. M.

oskarżonego o to, że:

w dniu 21 lutego 2013r. w miejscowości T. w. (...)działając wspólnie i w porozumieniu z A. O. (1) jako kierowca wykonujący usługi dla Spółki (...) Sp. z o.o. przy użyciu powierzonej karty paliwowej S. o nr (...) dokonał przywłaszczenia mienia w postaci 200,04 litra oleju napędowego o wartości 982,404 zł na szkodę Spółki (...) Sp. z o.o. z siedzibą (...)-(...) K. ul. (...)

tj. o czyn z art. 284§2 kk

I oskarżonych **A. O. (1)** i **K. H.** niewinnia od popełnienia zarzucanego im czynu,

II na podstawie art. 632 pkt 2 kpk koszty postępowania ponosi Skarb Państwa.

Sygn. akt **VII K 899/14**

## UZASADNIENIE

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

A. O. (1) był zatrudniony w spółce (...) Sp. z o.o. na podstawie umowy o pracę na czas określony od dnia 09 października 2012r. do 08 października 2015r. na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego pow. 12 ton w transporcie międzynarodowym.

Wymieniony został oddelegowany do świadczenia usług na rzecz firmy (...) Sp. z o.o., dla której wykonywał usługi w zakresie transportu międzynarodowego.

W dniu 21 lutego 2013r. A. O. (1) był w trasie razem z drugim kierowcą K. H..

Wymienieni poruszali się po terenie (...), jadąc pojazdem m-ki D. o nr rej. (...), który wyposażony był w dwa zbiorniki paliwa: o pojemności 800 i 400 litrów. Mieli do dyspozycji bezgotówkową kartę paliwową S. o nr (...) wydaną na firmę (...) Sp. z o.o., przekazaną im przez pracodawcę, umożliwiającą tankowanie paliwa do celów służbowych. Tankowanie takie zgodnie z obowiązującymi w firmie zasadami mogło odbywać się jedynie na wyznaczonych stacjach paliw.

Przy użyciu przedmiotowej karty w dniu 21 lutego 2013 dokonano tankowania 200,04 litra paliwa Diesel na stacji paliw w miejscowości T. w (...) o wartości 235,25 euro. Poprzednie tankowanie paliwa do pojazdu D. nr (...) odbyło się o godz. 19:34 w miejscowości A., gdzie zatankowano 557 litrów paliwa.

Z uwagi na uzyskanie przez pracodawców wymienionych informacji, iż w dniu 07.05. 2013r. K. H. został złapany na kradzieży paliwa na stacji w T., dokonano kontroli wcześniejszych tankowań.

Po jej przeprowadzeniu przełożeni A. O. (1) i K. H. uznali, iż w dniu 21 lutego 2013r. w miejscowości T. wymienieni dopuścili się przywłaszczenia mienia w postaci 200,04 litrów oleju napędowego, co nastąpiło podczas wykonywania przez nich usługi transportowej dla firmy (...) Sp. z o.o., przy użyciu powierzonej im karty paliwowej S. o nr (...) i wyrządziło tej spółce szkodę w wysokości 982,404 zł.

Powyższe przekonanie oparto m.in. o wydruki z systemu T. i analizę systemu (...), z których wynikało, iż pojazd, którym poruszali się wymienieni przed tankowaniem w T. miał zapełnione baki w 99%, ponadto pojazd ten w chwili tankowania nie poruszał się, zaś drugi z kierowców – K. H. w dniu 07.05.2013r. został już złapany na tej samej stacji na gorącym uczynku zaboru paliwa.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o następujące dowody:

dokumentacja pracownicza k: 6-14, wydruki k: 15-21, 367-372, zeznania K. K. (1) k: 351-353, 68-69, P. S. k: 454v-455, 76-77, wyjaśnienia A. O. (1) k: 210v-211, K. H. k: 211-211v, zeznania M. W. k: 211v-212, P. Ć. k: 212, D. K. k: 212-212v, S. Ż. k: 270v, M. S. k: 353-353v, wydruk z zapisu cyfrowego karty kierowcy k: 457.

Oskarżony **A. O. (1)** nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, iż ciężarówkę przejął z K. H. i mieli na niej pracować przez 3 tygodnie. Pracę świadczył na terenie (...), a spółka była zarejestrowana w Polsce. W dniu zdarzenia po zakończeniu paury na terenie lotniska w okolicach A. udali się na bazę, aby zatankować paliwo. Zatankowali duży zbiornik. (...) posiada dwa zbiorniki. Mniejszego 400 litrowego nie zatankowali ze względów technicznych. Nie jest prawdą, że z A. odjechali autem, które było zatankowane w 99%. Na załączonych wydrukach, które obrazują, że mają 99% widać tylko duży zbiornik, który jest podłączony do urządzeń monitorujących, a drugi zbiornik nie posiada takiego urządzenia. Potwierdzeniem, że auto nie było zatankowane do pełna jest brak drugiego tankowania na stacji w A.. (...) tankowania polegał na tym, że pojazdy miały specjalne krążki, które wysyłały sygnał do pistoletu i zaczynało lecieć paliwo. Na prawym zbiorniku krążek nie zadziałał, nie załadowała się pompa, nie było możliwości zatankowania paliwa. Powyższy fakt był zgłaszany na bazie podczas oddawania karty. Pozostała część paliwa uzupełnili na wyznaczonej stacji w T.. Poinformował firmę o zatankowaniu paliwa, ale nie za pomocą komputera pokładowego. Dużo rzeczy od nich wymagano. K. odnosił kartę i powiadomił spedytora, że krążek nie działa na prawej stronie i że nie dolali paliwa. Tankowania odbywały się na wyznaczonych stacjach. Samochód, którym jechali miał dwa zbiorniki: 800 i 400 litrów. Poprzednie tankowanie miało miejsce 14 lutego pod B., od tego momentu do A. zrobili ok. 2100 km, przy średnim zużyciu 30 litrów paliwa. Stan techniczny pojazdów był wątpliwy.

Z uwagi na obowiązujący system tankowania musiały być dwa tankowania, bo nie sposób zatankować przy jednym logowaniu dwóch zbiorników. Ustawienie się do tankowania na pauzie nie jest prawidłowe, ale z uwagi na ilość obowiązków dużo czynności wykonywało się na pauzach. Tankowanie rozpoczęło się bezpośrednio po przyjeździe na stację. Był rejestr zużycia paliwa, byli premiowani za paliwo, on był w pierwszej trójce. Obecnie pozostaje w sporze z pracodawcą. Rozwiązał umowę o pracę bez wypowiedzenia ze względu na niewypłacanie wynagrodzenia i łamanie praw pracowniczych. Często zdarzały się awarie systemu. Dwa dni wcześniej mieli awarię, włączył im się alarm ubytku paliwa, stwierdzono, że to błąd.

(wyjaśnienia oskarżonego A. O. (1) k: 210v-211)

Oskarżony **K. H.** również nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wskazał, iż sytuacja, gdy zatrzymała go Policja podczas tankowania dotyczyła innego zdarzenia z dnia 07 maja. W dniu 21 lutego 2013r. przyjechali do T. w celu uzupełnienia paliwa. Wydaje mu się, że on tankował i się logował, ale nie jest pewien. Mogło też być tak, że ktoś inny tankował, a ktoś inny płacił.

(wyjaśnienia oskarżonego K. H. k: 211-211v).

### **Sąd zważył co następuje:**

W ocenie Sądu zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie daje wystarczających podstaw do zakwestionowania wiarygodności tych wyjaśnień oskarżonych A. O. (1) i K. H., w których nie przyznali się do popełnienia zarzucanego im czynu.

O popełnieniu przez wymienionych przedmiotowego czynu świadczyły głównie zeznania K. K. (1) i P. S., którzy składali zeznania na okoliczność czynu objętego aktem oskarżenia w niniejszej sprawie, wskazując przesłanki na jakich opierali się podejrzewając jego zaistnienie.

K. K. (1) – zatrudniona jako prokurent w firmie (...) Sp. z o.o. podała w szczególności, iż w porozumieniu z firmą (...) zauważyli, iż niektórzy kierowcy wykazują nadmierne zużycie paliwa i częste tankowania na stacji w miejscowości T. w (...). Kierowcy pracujący w transporcie międzynarodowym otrzymywali karty paliwowe, których mogli używać jedynie do celów służbowych tj. tankować paliwo do samochodów firmowych, nie zaś do celów prywatnych. Tankowania odbywały się na wyznaczonych stacjach paliw S.. W wypadku pana O. zauważyli, iż w dniu 21.02. 2013r. dokonał on tankowania 200,04 litra paliwa Diesel na stacji paliw w T. o wartości 235,25 euro. W tym dniu wymieniony był w trasie w składzie dwuosobowym tj. jeszcze z jednym kierowcą K. H., który został złapany na gorącym uczynku kradzieży paliwa w tej samej miejscowości i na tej samej stacji w dniu 07.05.2013r. Wskazała też, iż zgodnie z systemem (...) samochód stał, gdyż zaczynał odpoczynek zgodnie z normami czasu pracy kierowcy i nie poruszał się, a tym samym nie mógł dokonać tankowania. Z wydruku z systemu widać, iż w pojeździe było 99% paliwa w zbiornikach. Do baków takiego pojazdu wchodzi łącznie 1200 litrów oleju napędowego, a kierowcy na trasie nie mają i nie mogą mieć żadnych dodatkowych kanistrów czy zbiorników na paliwo. Pojazd tego typu spala średnio około 28-30 litrów paliwa na 100 km. Poprzednie tankowanie odbyło się o godz. 19:34 i kierowca wlał 557,28 litrów paliwa dotankowując zbiorniki do pełna. Tankowanie to odbyło się w A. tj. około 150 km od T.. Zatem kierowca nie mógł spalić więcej niż 30-40 litrów i dlatego wskazania ilości paliwa w T. wykazują 99% zapełnienia zbiorników paliwa. W czasie rozprawy podała też, iż poprawność systemu T. nigdy nie budziła wątpliwości.

Również P. S. zatrudniony w (...) Sp. z o.o. wskazał, iż doszło do kradzieży paliwa na szkodę tej spółki w dniu 21 lutego 2013r. w T. na stacji paliw w ilości 200,04 litra oleju napędowego o wartości 235,25 euro. Wskazał, iż kradzieży tej dokonał A. O. (1) posługując się bezgotówkową kartą paliwową firmy (...). Cała sprawa wyszła na jaw po złapaniu jednego z kierowców tj. K. H. na gorącym uczynku kradzieży paliwa przez policję holenderską, co miało miejsce w dniu 07.05. 2013r. również na tej stacji. Po tym zdarzeniu dokonano kontroli tankowań. Odnośnie tankowania w dniu 21 lutego 2013r. na stacji w T. wskazał, iż kierowca wbrew zasadom panującym w firmie nie poinformował firmy o tym tankowaniu, choć powinien wysłać wiadomość za pomocą komputera pokładowego umieszczonego w samochodzie. Samochody firmy są monitorowane satelitarnie przez (...). W dniu zdarzenia samochód, którym

poruszali się oskarżeni stał na parkingu, gdyż kierowca zgodnie z normami czasu pracy zaczynał odpoczynek. Pojazd nie poruszał się, a zatem nie mógł dokonać tankowania. Pan O. był pierwszym kierowcą, a H. drugim na tej obsadzie. Obydwaj mieli do dyspozycji kartę S. do tankowania. Nie może jednoznacznie stwierdzić, kto dokonał tego tankowania. Pojazd stanął na postój o godz. 22:01 i stał do 7:03, a baki były zapełnione paliwem w 99%. Baki te mają łącznie 1200 litrów- jeden bak miał 800 litrów, a drugi 400 litrów. Kierowcy na trasie nie mają żadnych dodatkowych kanistrów, czy zbiorników na paliwo. Pojazd D. spala średnio ok. 30 litrów paliwa na 100 km. Z systemu komputerowego widać, że w dniu 21.02. 2013r. w miejscowości A. o godz. 19:34 odbyło się poprzednie tankowanie i kierowca wlał 557,28 litrów paliwa, dotankowują zbiornik do pełna. Było to w odległości ok. 125 km od bazy w T., a zatem kierowca nie mógł spalić więcej niż 40 litrów paliwa. Wskazał, iż nie umie określić, czy tankowania i posłużenia się kartą dokonał pan O., czy H., gdyż na tej stacji nie ma monitoringu. Podniósł, iż mógł tego dokonać jeden lub drugi kierowca, mogli też działać razem, wspólnie i w porozumieniu.

Wskazać należy, iż w czasie rozprawy świadek podał, iż nie jest w stanie powiedzieć, czy system rejestruje minimalną prędkość rzędu 10-15 km ani odnieść się do tego, czy system, który wskazuje zapełnienie zbiorników paliwa jest bezawaryjny. Wcześniejsze tankowanie tego pojazdu odbyło się w A. tj. ok. 120 km przed stacją w T., nie jest w stanie odnieść się do tego jak wyglądały wcześniejsze tankowania. Odnośnie tankowania na pauzach wskazał, iż pauza jest do dyspozycji kierowcy i to on decyduje co ma robić w trakcie pauzy.

Jakkolwiek zeznania wskazanych osób w pełni zasługują na wiarę, jednakże należy mieć na uwadze, iż nie byli oni bezpośrednimi świadkami rzekomo dokonanego przestępstwa przywłaszczenia paliwa, opierając się głównie na wydrukach z systemu komputerowego, odnośnie wskazań zapełnienia zbiorników, czy informacji z systemu (...) co do braku poruszania się pojazdu w momencie tankowania.

Okoliczności te wymagały zatem zweryfikowania pozostałym zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym, który w ocenie Sądu wskazał na szereg wątpliwości uniemożliwiających przypisanie oskarżonym popełnienie zarzucanego im czynu zabronionego.

W sprawie zostali przesłuchani M. W., P. Ć., D. K., S. Ż., M. S., którzy współpracowali z oskarżonymi i złożyli zeznania min. na okoliczność obowiązujących w firmie zasad tankowania, stanu technicznego pojazdów, sprawności systemów oraz ewentualnych awarii.

M. W. podał, iż aby zatankować dwa zbiorniki musiały być dwa tankowania, bo jeden zbiornik był z jednej, a drugi z drugiej strony. (...) był awaryjny. Zdarzało się, że musiał dotankowywać na innej stacji, gdzie było to możliwe, jak również zdarzało się, że wskazania systemu odnośnie ilości paliwa nie odpowiadały prawdzie.

P. Ć. wskazał, iż cały czas są problemy z systemem, sam miał z nim problemy, często nie działały kłążki elektroniczne. Zdarzały się sytuacje, że na równo stawali i paliwo przelewało się z jednego zbiornika do drugiego i już dzwoniło, że są ubytki. Ogólnie samochody były w dobrym stanie, najgorsze i najstarsze były D..

D. K. podał, iż zawsze były problemy z systemem tankowania np. nie można było zatankować, bo pistolet się nie uaktywniał, bądź jedna strona się zatankowała, a druga nie uaktywniała pistoletu. W D. proces wyrównania paliwa odbywał się wolno. Nie było możliwości zatankowania małego zbiornika poprzez zatankowanie dużego. To nie jest tak, że się leje i automatycznie tankuje się do dwóch zbiorników. Równania odbywały się na bardzo długich odcinkach drogi. Jak nie dało rady zatankować na bazie w A., to jechało się na inną bazę. Trzeba było poinformować o tym pracodawcę, ale wystarczyło ustnie po przyjeździe na bazę. Zdarzały się usterki systemu. Stan techniczny D. był opłakany, nie remontowano ich, nie dbano o nie.

S. Ż. również potwierdził, iż aby zatankować całościowo trzeba było dwa razy tankować, tj. dwa razy się logować. (...) mają dwa baki. Podwójne tankowanie wynika z długości węża do tankowania, którego długość uniemożliwiała jednorazowe zatankowanie obu zbiorników. Trzeba było zatankować najpierw jeden, potem zawrócić, jeszcze raz się zalogować i zatankować drugi. Różnie bywało, czasem jedna strona działała a drugą nie. Na przelanie paliwa z drugiego zbiornika trzeba czekać z 7-8 godzin. (...) komputerowy samochodowy służył do pomiaru paliwa. Był zamontowany

czujnik, komputer widział tylko jeden zbiornik, chyba ten większy. Samochód D. S. to było jedno z najstarszych aut w firmie.

M. S. też stwierdził, iż aby zatankować auto do pełna potrzeba dwóch tankowań. Nie można tego zrobić na jedno tankowanie nawet przy zbiornikach przepływowych. W systemie T. trzeba było wpisać tankowanie, ilość litrów, miejsce tankowania. Nie wie co system odnotowywał automatycznie. On czytuje kilometry i normę paliwową. Odległość w tym systemie była odnotowywana. Jeśli nie wcisnęło się przycisku rozpoczęcia jazdy system automatycznie przełączał się na jazdę po osiągnięciu prędkości 30 km/h. Możliwe było tankowanie na pauzie bez wykazywania pracy. Zdarzało się, że kierowcy tak robili, aby skrócić sobie drogę, aby zrobić sobie 15 minut przerwy pod dystrybutorem i być wcześniej na rozładunku. Nie wykazanie pracy skracало bowiem okres po jakim powinna nastąpić przerwa. Jego średnie zużycie paliwa na D. to 33 litry. (...) często się zawieszał, trzeba go było resetować, podczas jazdy potrafił sam się włączyć i wyłączyć. Nie patrzył czy nalicza prawidłowo kilometry. Zgłaszał do spółki problemy z tym systemem. D. były w bardzo złym stanie technicznym.

W ocenie Sądu zeznania wskazanych świadków zasługują na wiarę, jako spójne, logiczne, korespondujące wzajemnie pomiędzy sobą, jak i z pozostałym zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym.

Z zeznań tych wynikało, iż zdarzały się awarie systemu tankowania, czy systemu wykazującego stopień zapełnienia zbiorników. Sam P. S. odnosząc się do powyższej kwestii podał, iż nie jest w stanie powiedzieć, czy system, który to wskazywał był bezawaryjny, a zatem pojawia się tu już pierwsza wątpliwość co do poprawności wskazań systemu, na którym opierano się składając zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa.

Ponadto z zeznań pracujących z oskarżonymi świadków wynikało, iż zdarzało się, iż kierowcy tankowali na pauzach, aby skrócić okres jaki pozostał im do kolejnej przerwy, a o zatankowaniu nie zawsze informowano za pośrednictwem komputera podkładowego, lecz również ustnie po przyjeździe na bazę. Odnośnie zaś wskazywanej przez świadków S. i P.-K. okoliczności, iż nie można było zatankować pojazdu, gdyż wtedy nie poruszał się, podnieść należy, iż z zeznań M. S. wynikało, iż automatyczne wykazanie jazdy następowało dopiero przy prędkości 30 km/h, a zatem nie można wykluczyć sytuacji, iż oskarżeni podjechali pod dystrybutor na mniejszej prędkości, co spowodowało, iż ruch ten nie został automatycznie odnotowany w systemie. Pytany na powyższą okoliczność P. S. nie był w stanie powiedzieć jak wygląda kwestia automatycznej rejestracji mniejszych prędkości w pojeździe, natomiast z zeznań K. K. (1) wynikało, iż opierała się ona głównie na informacjach przekazanych jej od firmy, gdzie pracuje P. S., a zatem pojawiły się tu kolejne istotne wątpliwości odnośnie okoliczności, na których opierano się składając zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa.

W ocenie Sądu jednak najbardziej kluczowa była kwestia ustalenia przejechanej przez oskarżonych trasy z uwzględnieniem ilości zużytego paliwa. Należy mieć bowiem na uwadze, iż oparcie się tu jedynie na analizie tankowania w T. i poprzedzającego go tankowania w A., z pominięciem wcześniejszej trasy podróży oskarżonych, zdecydowanie uznać należy za niewystarczające, zwłaszcza przy przyjęciu możliwości wadliwego działania systemu wskazującego zapełnienie zbiorników.

Celem ustalenia powyższych okoliczności uzyskano m.in. wydruk z zapisu cyfrowego karty kierowcy, którego analiza, w szczególności stron 48-51, w powiązaniu z innymi zgromadzonymi dokumentami, w szczególności dotyczącymi tankowania, również wskazuje na istotne wątpliwości, czy oskarżeni dopuścili się zarzucanego im czynu.

Jak bowiem wynika z wydruku z k: 15 wcześniejsze tankowanie odbyło się 14.02.2013r. w B., gdzie zatankowano 546,7 litrów i 123,2 litra paliwa. Powyższe dwukrotne tankowanie potwierdza wskazywane przez świadków okoliczności, iż aby zapełnić oba zbiorniki potrzeba było dwóch tankowań. Kolejne tankowanie odbyło się w A., gdzie zatankowano 557 litrów. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż było to jedno tankowanie, a z zeznań świadków wynikało, iż aby zapełnić oba zbiorniki potrzeba było dwóch tankowań, w związku z czym jeżeli nie udało się to zrobić za jednym razem z uwagi na problemy techniczne z systemem tankowania wykonywano dodatkowe tankowanie na kolejnej wyznaczonej stacji. Z materiału dowodowego wynika, iż następnie oskarżeni przejechali na stację do T., która znajdowała się na liście wyznaczonych stacji, gdzie kierowcy mogli dokonywać tankowań, gdzie nastąpiło zatankowanie ok. 200

litrów, a potem kolejne tankowanie w dniu 23.02. 2013r. w ilości 416 litrów. Wielkości te należało zatem zestawić z ilością przejechanych kilometrów wynikającą z wydruku z zapisu cyfrowego karty kierowcy, gdzie na stronach 48-51 wskazano stan początkowy i końcowy licznika z tej trasy, z wyszczególnieniem dziennego przebiegu, jak również uwzględnić średnie zużycie paliwa, które jak wynikało z zeznań świadków wynosiło ok. 30 litrów, z uwzględnieniem, iż była to zima, a zatem trzeba nieco zwiększyć tę wartość z uwagi na konieczność ogrzania pojazdu.

Zestawienie powyższych wartości w ocenie Sądu wskazuje, iż nie można w sposób stanowczy i jednoznaczny wykluczyć, iż oskarżeni dokonali tankowania do służbowego pojazdu na stacji w T., a zatankowana tam ilość paliwa mogła zostać zużyta w czasie przejechanej przez nich trasy.

Ponadto w świetle zeznań pracujących z oskarżonymi kierowców, z których wynikało, iż do zapełnienia obu zbiorników potrzeba dwóch tankowań, biorąc pod uwagę, iż w A. nastąpiło jedno tankowanie, wydaje się, iż takie dodatkowe tankowanie w T., gdzie znajdowała się wyznaczona stacja, znajdowało uzasadnienie w świetle wskazań logiki i doświadczenia życiowego.

Niezależnie od wskazanych wyżej wątpliwości należy zwrócić uwagę na kolejną istotną wątpliwość, stojącą na przeszkodzie przypisaniu oskarżonym zarzucanego im czynu zabronionego.

Jak bowiem wynika z materiału dowodowego dostęp do karty, której użyto do tankowania mieli obaj oskarżeni, obaj też jechali w trasę w charakterze kierowców, a przeprowadzone dowody nie pozwalają na stanowcze stwierdzenie, który z oskarżonych dokonał poboru paliwa i zapłaty przedmiotową kartą. Nawet zatem przyjęcia, wbrew wskazanym wcześniej wątpliwościom, iż doszło do przywłaszczenia paliwa, nie usuwa wątpliwości który z oskarżonych miałby być sprawcą tego czynu, z pewnością obaj bowiem mieli taką możliwość, co zresztą wynikało wyraźnie z zeznań P. S., brak też wystarczających podstaw do przyjęcia, iż działali oni ze sobą wspólnie i w porozumieniu. To kto pobrał paliwo nie wynikało nawet z wyjaśnień samych oskarżonych, jak bowiem wskazywał K. H., nie pamięta który z nich co wykonywał, mogło być tak, że kto inny tankował, a kto inny płacił.

Nie sposób zatem wykluczyć, iż jeden z oskarżonych mógł wykorzystać nieuwagę drugiego dopuszczając się przywłaszczenia paliwa i nie informując go o swych działaniach, czy wręcz przekonując go, iż nie doszło tu do żadnych nieprawidłowości. Mogło być też tak, iż obaj oskarżeni rzeczywiście działali ze sobą wspólnie i w porozumieniu, ale jest to jedynie pewne przypuszczenie, nie zaś stanowczy wniosek, w szczególności bowiem w świetle przytoczonych wyżej wątpliwości nie sposób również wykluczyć, iż obaj oskarżeni w ogóle nie popełnili zarzucanego im czynu, zwłaszcza jeśli mieć na uwadze, iż nie było żadnego bezpośredniego świadka tego czynu, a zawiadomienie o jego popełnieniu opierało się na analizie wydruków i informacji z systemu, które to okoliczności, jak jednak wskazano wyżej, budziły szereg poważnych wątpliwości.

Z pewnością podstawy do przypisania oskarżonemu H. zarzucanego mu czynu nie może stanowić okoliczność, iż wymieniony został zatrzymany na przedmiotowej stacji przez policję(...)w dniu 07.05.2013r., dotyczyło to bowiem innego zdarzenia, z innej daty, nie objętego aktem oskarżenia w niniejszej sprawie i przyjmowanie na tej podstawie wniosku o popełnienie przez niego zarzucanego mu czynu w tym postępowaniu nie znajduje wystarczających podstaw.

Zdaniem Sądu zgromadzone dowody nie były bowiem na tyle stanowcze i jednoznaczne, aby można było w oparciu o nie przyjmować, iż oskarżeni A. O. (2) i K. H. dopuścili się zarzucanego im czynu z art. 284§2 kk polegającego na tym, iż działając ze sobą wspólnie i w porozumieniu w dniu 21.02. 2013r. w miejscowości T.w. (...)podczas wykonywania przez nich jako kierowców usługi dla (...) Spółka z o.o. przy użyciu powierzonej karty paliwowej dokonali przywłaszczenia mienia w postaci 200,04 litra oleju napędowego o wartości 982,404 zł na szkodę ww spółki, w związku z czym Sąd uniewinnił obu oskarżonych od popełnienia zarzucanego im czynu, mając tu na uwadze brzmienie art. 5§2 k.p.k.

Z uwagi na treść powyższego rozstrzygnięcia Sąd na podstawie art. 632 pkt 2 kpk kosztami postępowania obciążył Skarb Państwa.