

Sygn. akt V W 1354/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 listopada 2014 r.

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie V Wydział Karny

w składzie:

P. SSR Daria Wojciechowska

Protokolant: Agnieszka Gutowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 14 maja 2014 r., 21 maja 2014 r., 23 czerwca 2014 r., 2 lipca 2014 r., 29 lipca 2014 r., 29 września 2014 r., 5 listopada 2014 r. i 17 listopada 2014 r. i 24 listopada 2014r.

sprawy R. S. s. K. i M. z domu G. ur. (...) w W.

obwinionego o to że:

1) W dniu 18 grudnia 2012 roku około godz. 20.50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów”(...)), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług taxi, bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. par 2 ust 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2012r.

2) W dniu 26 listopada 2012 roku około godz. 19:45 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” (...)), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług taxi, bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. par 2 ust 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2012r.

3) W dniu 04 lutego 2013 roku około godziny 18:55 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „ przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

4) W dniu 08 lutego 2013 roku około godziny 20:00 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

5) W dniu 11 lutego 2013 roku około godziny 15:10 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „ przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

6) W dniu 12 lutego 2013 roku około godziny 14:40 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed halą „ przylotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

7) W dniu 17 lutego 2013 roku około godziny 22:45 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed halą „ przylotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

8) W dniu 22 lutego 2013 roku około godz. 20:45 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed halą „przylotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z par 2 ust 2 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

9) W dniu 22 lutego 2013 roku około godz. 20:35 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (halą „przylotów” (...)) wbrew zakazowi uniemożliwił wykonywania przez personel lotniska tj. Służby Ochrony L. obowiązków służbowych poprzez odmowę okazania dokumentu tożsamości,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z par 2 ust 2 pkt 8 Rozporządzenia Ministra Budownictwa i (...) Morskiej.

10) W dniu 1 sierpnia 2013 roku ok. godz. 13:20 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (przed halą „przyloty” (...)), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

11) W dniu 09 sierpnia 2013 roku około godz. 17.50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2013r

12) W dniu 17 września 2013 roku około godz. 19.35 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. ((...) przed halą „przyloty”), kierując pojazdem m-ki V. o nr rej. (...), nie zastosował się do znaku B-35 „zakaz postoju”,

tj. o czyn z art. 92§1 kw

orzeka

1. Obwinionego R. S. uniewinnia od popełnienia zarzucanych mu w punktach: 1, 8 i 9 czynów.

2. Obwinionego R. S. uznaje za winnego popełnienia pozostałych zarzucanych mu czynów i za to na podstawie art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze i art. 92 § 1 kw

skazuje go, zaś na podstawie art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z art.

9 § 2 kw wymierza mu karę 900 zł. grzywny.

3. Zasadza od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa 90 zł. tytułem opłaty oraz pozostałe koszty sądowe w kwocie 100 zł.

Sygn. akt V W 1354/13

UZASADNIENIE

R. S. został obwiniony o to, że:

13) W dniu 18 grudnia 2012 roku około godz. 20.50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” (...)), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług taxi, bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. par 2 ust 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2012r.

14) W dniu 26 listopada 2012 roku około godz. 19:45 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” (...)), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług taxi, bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. par 2 ust 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2012r.

15) W dniu 04 lutego 2013 roku około godziny 18:55 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „ przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

16) W dniu 08 lutego 2013 roku około godziny 20:00 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „przyłotów”(…), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

17) W dniu 11 lutego 2013 roku około godziny 15:10 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „ przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

18) W dniu 12 lutego 2013 roku około godziny 14:40 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „ przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

19) W dniu 17 lutego 2013 roku około godziny 22:45 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed hala „ przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt. 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

20) W dniu 22 lutego 2013 roku około godz. 20:45 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. przed halą „przyłotów” (...), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z par 2 ust 2 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

21) W dniu 22 lutego 2013 roku około godz. 20:35 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” (...)) wbrew zakazowi uniemożliwiał wykonywania przez personel lotniska tj. Służby Ochrony L. obowiązków służbowych poprzez odmowę okazania dokumentu tożsamości,

tj. o czyn z art.210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z par 2 ust 2 pkt 8 Rozporządzenia Ministra Budownictwa i (...) Morskiej.

22) W dniu 1 sierpnia 2013 roku ok. godz. 13:20 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (przed halą „przyłoty” (...)), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra i (...), Budownictwa i (...) Morskiej z dn. 04.09.2012r.

23) W dniu 09 sierpnia 2013 roku około godz. 17.50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem,

tj. o czyn z art. 210 ust 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2013r

24) W dniu 17 września 2013 roku około godz. 19.35 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. ((...) przed halą „przyłoty”), kierując pojazdem m-ki V. o nr rej. (...), nie zastosował się do znaku B-35 „zakaz postoju”,

tj. o czyn z art. 92§1 kw

Na podstawie zgromadzonego i ujawnionego w toku rozprawy głównej materiału dowodowego Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

R. S. od 10 lat prowadzi działalność gospodarczą z zakresu usług taksówkowych. Swoją działalność prowadzi wspólnie ze swoim ojcem, który od 30 lat wykonuje tą samą działalność gospodarczą.

W dniu 26 listopada 2012 roku R. S. przebywał na terenie (...) im. (...) w W. – hala „przyłotów” (...). O godz. 19:32:08 podszedł on do pasażera lotniska, a następnie po krótkiej rozmowie, obaj opuścili teren hali przyłotów, kierując się w kierunku parkingu wielopoziomowego P1. Około godz. 19:45 R. S. został zatrzymany przed halą przyłotów (...) przez funkcjonariusza Policji st. sierż. D. Ś., który w tym dniu pełnił służbę w rejonie Komisariatu Policji (...). Rozpytany przez policjanta pasażer A. Y. przyznał, iż taksówkarz zaproponował mu usługę taxi – miał go zawieźć do Dworca W. (...)

W dniu 18 grudnia 2012 roku R. S. ponownie przebywał na terenie (...) im. (...) w W.. O godz. 20:49:58 wyszedł on z hali przyłotów (...) wraz z pasażerem. Obaj mężczyźni następnie skierowali się w kierunku podjazdów przed w/w halą. O godz. 20:52:35 na podjeździe przed halą przyłotów zatrzymał się pojazd marki V.. R. S. wraz z pasażerem podeszli do tego samochodu. O godz. 20:53:30 w trakcie ładowania bagażu do bagażnika podeszła do nich nieumundurowana policjantka E. N., która podjęła interwencję wobec R. S.. Pasażer, którym po wylegitymowaniu okazał się być obywatel Grecji, oświadczył, iż w Polsce przebywa w interesach i nie może uczestniczyć w dalszych czynnościach. Nie został on

rozpytany przez E. N. na okoliczność czy R. S. proponował mu usługi taksówkowe. Nagranie z monitoringu również nie zarejestrowało treści rozmowy obu mężczyzn.

W dniu 04 lutego 2013 roku około godziny 18:55 miała miejsce kolejna interwencja policji z udziałem R. S.. Został on zatrzymany na terenie podjazdu przed halą przylotów(...) (...) przez st. sierż. G. J., który pełnił wówczas służbę patrolową i widział jak R. S. opuszcza teren hali przylotów z pasażerem: N. T. N. O., który po rozpytaniu oświadczył, iż R. S. zaoferował mu wykonanie usługi taksówkowej do hotelu (...).

W dniu 08 lutego 2013 roku około godziny 20:00 dyżurny Komisariatu Policji (...) poinformował sierż. sztab. S. L. o ujawnieniu przez pracownika Służby Ochrony L. R. K. (1) prowadzenia na terenie (...) akwizycji, tj. proponowania usługi transportowej bez wymaganego zezwolenia zarządcy obiektu. Na miejscu zdarzenia wraz z pracownikiem Służby Ochrony L. przebywał R. S. oraz pasażer W. S.. Po rozpytaniu przez policjanta pasażer potwierdził, iż R. S. zaproponował mu usługę transportową z L. C. na Dworzec (...) w W..

W dniu 11 lutego 2013 roku około godziny 15:10 R. S. ponownie został zatrzymany przez funkcjonariusza Policji na terenie podjazdu przed halą przylotów(...) (...). St. sierż. G. J. patrolując halę oraz teren podjazdów przed halą przylotów (...) zauważył znanego mu z widzenia taksówkarza – R. S., prowadzącego pasażera w kierunku parkingu P1. Z uwagi na powyższe G. J. udał się radiowozem w kierunku bramy wyjazdowej z parkingu. Po około 5 minutach zatrzymał on do kontroli wyjeżdżający z terenu parkingu samochód marki V.. Po wylegitymowaniu kierowcą samochodu okazał się być M. S.. Obok kierowcy siedział R. S., natomiast na tylnym siedzeniu pojazdu siedział pasażer El-B. H.. Po rozpytaniu pasażer oświadczył, iż R. S. zaproponował mu usługę taxi. Nagranie z monitoringu hali przylotów (...)zarejestrowało rozmowę R. S. z w/w pasażerem.

W dniu 12 lutego 2013 roku w godz. 6:30-18:30 st. sierż. B. K. (1) pełnił służbę w rejonie Komisariatu Policji (...). O godz. 14:40 patrolując rejon podjazdów przed halą przylotów (...) zwrócił uwagę na znanego mu z widzenia mężczyznę – R. S., który przed halą przylotów rozmawiał z trzema mężczyznami. Po krótkiej rozmowie taksówkarz wraz z tymi mężczyznami skierował się w stronę parkingu wielopoziomowego P1. Po rozpytaniu przez policjanta jeden z mężczyzn: H. R. oświadczył, iż nie znał wcześniej R. S. i nie zamawiał jego usług. Taksówkarz zaproponował mu przed halą przylotów (...)usługi przewozowe.

W dniu 17 lutego 2013 roku około godziny 22:45 miała miejsce kolejna interwencja policji z udziałem R. S.. Został on zatrzymany na terenie podjazdu przed halą przylotów (...) (...) przez st. sierż. R. K. (2), który patrolując rejon podjazdów przed halą przylotów(...) (...) widział jak R. S. opuszcza teren hali przylotów z pasażerem. Mężczyzna ten po rozpytaniu przez policjanta oświadczył, iż R. S. zaoferował mu wykonanie usługi taksówkowej w hali odlotów (...)

W dniu 22 lutego 2013 roku około godz. 20:35 w W. R. S. przebywał na terenie hali „przylotów” (...) (...). Swym zachowaniem zwrócił on uwagę przebywającego na terenie hali przylotów pracownika Służby Ochrony L. R. N., który zwrócił się do niego o okazanie mu dokumentu tożsamości. Z uwagi na to, iż R. S. odmówił wydania dowodu osobistego, pracownik Służby Ochrony L. wezwał patrol policji. Funkcjonariusz Policji sierż. sztab. J. S., który przybył na miejsce wylegitymował R. S.. Nie ujawnił on przy tym, aby tego dnia taksówkarz proponował komukolwiek na terenie lotniska wykonanie usługi taksówkowej. Służba Ochrony L. nie zabezpieczyła nagrania z monitoringu L. z tego dnia.

W dniu 1 sierpnia 2013 roku w godz. 6:30-18:30 st. post. J. D. (K.) pełniła służbę na terenie (...). O godz. 13:20 na podjeździe przed halą przylotów (...) podjęła interwencję wobec R. S.. Przebywający razem z nim mężczyzna: Ł. S. oświadczył, iż R. S. zaproponował mu usługę taxi, lecz trasa i opłata za przejazd nie została jeszcze sprecyzowana.

W dniu 09 sierpnia 2013 roku około godz. 17.50 w W. na podjeździe przed halą przylotów (...) st. post. J. D. (K.) ponownie zatrzymała R. S.. Obywatel C. Li L. w towarzystwie, którego przebywał, po rozpytaniu oświadczył, iż R. S. zaproponował mu usługę taxi, lecz trasa i opłata za przejazd nie została jeszcze skonkretyzowana.

W dniu 17 września 2013 roku około godz. 19.35 miała miejsce kolejna interwencja policji z udziałem R. S.. Został on zatrzymany na terenie podjazdu przed halą przylotów(...) (...) przez st. post. B. K. (2). Policjant pełniący wówczas służbę w patrolu zmotoryzowanym podjął interwencję wobec kierowcy, który pozostawił pojazd marki V. (...) o nr rej. (...) w miejscu obowiązywania znaku B-35 „zakaz postoju”. Kierowcą samochodu okazał się być R. S..

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowych wyjaśnień obwinionego R. S. /k. 289-289v/, zeznań świadka D. Ś. /k. 251v, 38v, 351-352/, zeznań świadka G. J. /k. 251v, 31v, 352, 63/, zeznań świadka S. L. /k. 251v, 20v, 353, 73, 291v/, zeznań świadka B. K. (1) /k. 251v, 353, 40v, 91/, zeznań świadka J. S. /k. 252, 69v/, zeznań świadka R. K. (2) /k. 252, 101v, 50/, zeznań świadka B. K. (2) /k. 252, 354/, zeznań świadka R. N. /k. 289v, k. 74v (124v) z akt sprawy VW 2215/13/, zeznań świadka Ł. S. /k. 290/, zeznań świadka J. D. (K.) /k. 153/, zeznań świadka E. N. /k. 11v/, a także notatek urzędowych /k. 1, 13, 31, 40, 55, 65, 66, 75, 76, 85, 86, 93-94, 103, 114, 120-121, 130, 144, 155, 161, 170, 177, 184, 260/, metryk i płyt /k. 9-10, 33-34, 58, 68-69, 78-79, 96-97, 147-148, 165-166/, kopii karty rejestracyjnej /k. 180/, wydruku /k. 285/, oraz czterech pism: dwa z 28.02.2014 r. (...), pismo z marca 2014r adresowane do W. A., z 11 marca 2013 r. adresowane do W. A. /k. 343-350/

Obwiniony R. S. nie przyznał się do zarzuconych mu czynów. W złożonych wyjaśnieniach zaprzeczył on, aby oferował przewóz osób na terenie terminala. Wskazał on nadto, iż wszystkie zarzuty dotyczą prowadzonej przez niego oraz jego ojca działalności ogólnopolskiej przewozu osób, którą jego ojciec wykonuje od 30 lat, natomiast obwiniony od 10 lat. Swoich klientów obwiniony zdobywa telefonicznie lub za pomocą wiadomości e-mail. W ramach wykonywanej działalności gospodarczej często otrzymują oni zlecenia polegające na odbieraniu pasażerów z terminala. Z uwagi na to, iż obaj często przebywają na terenie lotniska, postrzegani są jako nielegalni taksówkarze i niekiedy dochodzi do niemiłych sytuacji z udziałem patrolujących teren (...) pracowników Służby Ochrony L., która szczególnie dotkliwa jest dla pasażerów obwinionego. Niemiłe sytuacje polegają na natarczywym staniu przy obwinionym oraz jego ojcu oraz śledzeniu ich, przez co ograniczone jest ich poruszanie się. Z uwagi na dużą częstotliwość podobnych zdarzeń, obwiniony nie potrafił przypomnieć sobie jednego konkretnego zdarzenia z udziałem pracowników Służby Ochrony L.. Zaprzeczył on jednocześnie, aby kiedykolwiek oferował usługi przewozu w obecności pracowników Służby Ochrony L.. Wskazał on przy tym, iż sposób interwencji policjantów i sposób zadawania przez nich pytań, niejednokrotnie zmuszał jego pasażerów, do potwierdzenia tego, iż byli nagabywani przez obwinionego do skorzystania z prowadzonych przez niego usług przewozu osób. /k. 289-289v wyjaśnienia obwinionego R. S./

R. S. ma 30 lat. Z zawodu jest technikiem mechanikiem, obecnie pracuje jako kierowca. Osiąga miesięczny dochód w wysokości 1500 złotych. Posiada na swoim utrzymaniu 12-letnią siostrę, nie posiada dzieci. Nie był karany sądownie, nie był również leczony psychiatrycznie ani odwykowo. /k. 229 wyjaśnienia obwinionego R. S./

Sąd zważył, co następuje:

Uwzględniając przeprowadzone i ujawnione w sprawie dowody, Sąd uznał, iż potwierdziły one ponad wszelką wątpliwość sprawstwo i winę R. S. w odniesieniu do wszystkich przypisanych mu czynów, poza czynami określonymi w punkcie pierwszym, ósmym i dziewiątym wyroku.

Na sprawstwo i winę w zakresie czynów od drugiego do siódmego oraz czynów od dziesiątego do jedenastego wskazują bezpośrednio zeznania funkcjonariuszy Policji: D. Ś. (k. 251v, 38v, 351-352 – czyn drugi), G. J. (k. 251v, 31v, 352, 63 – czyn trzeci i piąty), S. L. (k. 251v, 20v, 353, 73, 291v – czyn czwarty), B. K. (1) (k. 251v, 353, 40v, 91 – czyn szósty), R. K. (2) (k. 252, 101v, 50 – czyn siódmy) oraz J. D. (K.) (k. 153 – czyn dziesiąty i jedenasty). Zeznania powołanych świadków złożone przez nich w postępowaniu wyjaśniającym i potwierdzone przed Sądem są spójne, logiczne i tworzą całość. Wskazać należy przy tym, iż świadkowie ci jako funkcjonariusze Policji i tym samym osoby zaufania publicznego, należycie wykonując swoje obowiązki służbowe, zareagowali na popełnione przez obwinionego wykroczenia. Była to bezpośrednia przyczyna podjętych przez nich działań, które zostały udokumentowane. Ponadto świadkowie ci nie są zainteresowani rozstrzygnięciem, jakie mogłoby zapaść w sprawie, bowiem są osobami postronnymi. Nie mieli oni żadnego zauważalnego dla Sądu powodu do składania zeznań mogących bezpodstawnie obciążać, bądź przeciwnie chronić obwinionego. W każdym z powołanych przypadków świadkowie ci w trakcie przeprowadzonych z

udziałem obwinionego interwencji dokonali rozpytania pasażerów lotniska, którzy w dniach, w których miały miejsce przedmiotowe zdarzenia, przebywali na terenie (...) im. (...) w W.. W każdym z powołanych przypadków, pasażerowie, którymi najczęściej byli obcokrajowcy potwierdzali, iż obwiniony na terenie hali przylotów (...) i hali przylotów (...) proponował im usługę przewozu osób. W każdym z tych ujawnionych przez świadków przypadków pasażerowie ci kierowali się wraz z obwinionym do jego samochodu, w celu skorzystania z wykonywanych przez niego usług taksówkowych.

Zeznania wskazanych świadków są również zgodne z załączonymi do akt notatkami urzędowymi /k. 31, 55, 66, 76, 86, 94, 144, 161/ sporządzonymi na okoliczność przeprowadzonych wobec obwinionego w tych dniach interwencji oraz w przypadku drugiego, trzeciego, czwartego, piątego, siódmego, dziesiątego i jedenastego z zarzucanych obwinionemu czynów – z ujawnionymi nagraniami z monitoringu dokumentującymi powyższe zdarzenia /k. 33-34, 58, 68-69, 78-79, 96-97, 147-148, 165-166 metryki i płyty, k. 40, 65, 75, 85, 103, 155 notatki urzędowe/. W ocenie Sądu powyższe dowody pozaosobowe ze względu na swój charakter i rzeczowy walor nie budziły wątpliwości Sądu co do ich wiarygodności oraz faktu, na którego okoliczność zostały sporządzone oraz ze względu na okoliczności, które same stwierdzały. Żadna ze stron nie kwestionowała przy tym ich zgodności ze stanem faktycznym, zaś Sąd nie znalazł powodów, które podważałyby ich wiarygodność. W związku z powyższym uczynił je podstawą dokonanych w niniejszej sprawie ustaleń faktycznych.

Ustalając stan faktyczny w niniejszej sprawie Sąd oparł się również na zebranych w sprawie dowodach pozaosobowych w postaci: notatek urzędowych /k. 93, 170, 177, 184, 260/, kopii karty rejestracyjnej /k. 180/, wydruku /k. 285/ oraz czterech pism: dwa z 28.02.2014 r. (...), pismo z marca 2014r adresowane do W. A., z 11 marca 2013 r. adresowane do W. A. /k. 343-350/. Dowody te należało uznać za w pełni wiarygodny materiał dowodowy. Żadna ze stron nie kwestionowała ich zgodności ze stanem faktycznym, zaś Sąd nie znalazł powodów, które podważałyby wiarygodność tych dokumentów.

Wskazać należało przy tym, iż w dokumentacji złożonej przez obrońcę obwinionego znajduje się pismo sporządzone przez zarządzające lotniskiem Przedsiębiorstwo Państwowe (...), które zostało przygotowane w związku ze złożonym zapytaniem przez W. P. Licencjonowanych P. (...) Osobowego (...)

W odpowiedzi na powyższe pismo wskazano m. in., iż zarządzające lotniskiem Przedsiębiorstwo Państwowe (...) może wyrazić zgodę na prowadzenie działalności na terenie lotniska po otrzymaniu oferty od zainteresowanego podmiotu. Prawo zarządzającego w tym względzie wynika z prawa własności lub użytkowania wieczystego do nieruchomości, tj. terminala i prowadzących do niego dróg. Powołując się na odpowiednie przepisy ustawy Prawo lotnicze wskazano przy tym, iż przy korzystaniu z prawa wydawania zgody na prowadzoną działalność na swoim terenie zarządzający uwzględniać musi zasady ochrony lotniska, bezpieczeństwa operacji lotniczych i konieczność zapewnienia porządku na lotnisku. Wskazano również, iż teren terminala i przylegające do niego drogi nawet w części ogólnodostępnej są obszarem podlegającym szczególnym wymogom dotyczącym ochrony, co wynika m. in. z załącznika do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Odnosząc się do działalności taksówkowej wskazano, iż co do zasady możliwość odebrania lub przywiezienia pasażera nie jest przez zarządzającego (...) ograniczana. Uregulowane zostały jedynie zasady odnoszące się do postoju taksówek oraz działalności akwizycyjnej na terenie (...). Przeprowadzone zostało postępowanie mające na celu wyłonienie korporacji taksówkowych, które mogą z wykorzystaniem infrastruktury lotniska świadczyć usługi na rzecz pasażerów (...). Z uwagi na ograniczone możliwości w zakresie infrastruktury lotniska na terenie L. C. swoje usługi mogą świadczyć bezkolizyjnie jedynie co najwyżej trzy korporacje taksówkowe. Tyle też korporacji zostało wybranych.

W powyższym piśmie w odpowiedzi na zapytanie dotyczące określenia terenu lotniska wskazano, iż granice lotniska określone zostały w planie zagospodarowania lotniska, który złożony został do rejestru lotnisk cywilnych zgodnie z art. 55 ust. 3 pkt 1 ustawy Prawo Lotnicze. Zgodnie z powyższym planem, granica L. C. w pobliżu terminala pasażerskiego pokrywa się w tym miejscu z obrysem terminala. /k. 344-346/

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie pozwolił na przypisanie obwinionemu popełnienia czynów określonych w punkcie pierwszym i ósmym wyroku. Podkreślić należy bowiem, iż w pierwszej kolejności Sąd jest zobowiązany wskazać, iż naczelnymi zasadami polskiego procesu karnego – są określone w art. 5 Kodeksu postępowania karnego zasady: in dubio pro reo i domniemania niewinności, które znajdują także odpowiednie zastosowanie w postępowaniu w sprawach o wykroczenia (art. 8 kpw). Godzi się też podkreślić, iż według zasad obowiązującej procedury karnej (wykroczeniowej) – to nie oskarżony (obwiniony) musi udowodnić swoją niewinność, lecz oskarżyciel winien jest udowodnić winę oskarżonego (obwinionego). Przy czym udowodnić, to znaczy wykazać w sposób nie budzący wątpliwości wiarygodnymi dowodami – bezpośrednimi lub pośrednimi, te ostatnie w postaci tzw. poszlak mogą być uznane za pełnowartościowy dowód winy oskarżonego (obwinionego) jedynie wtedy, gdy zespół tych poszlak pozwala na ustalenie jednej logicznej wersji zdarzenia, wykluczającej możliwość jakiegokolwiek innej wersji. (wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 25 maja 1995 roku, sygn. akt II Akr 120/95).

Oznacza to, że udowodnienie winy oskarżonemu (obwinionemu) musi być całkowite, pewne, wolne od wątpliwości (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 1999 roku, sygn. akt V KKN 362/97). Tak więc, gdy w świetle tak dokonanej oceny zebranych dowodów nie da się bez obawy popełnienia pomyłki wykluczyć innej wersji zdarzenia, aniżeli przyjęta w akcie oskarżenia (wniosku o ukaranie) – nie jest dopuszczalne przypisanie oskarżonemu (obwinionemu) zarzucanego czynu, albowiem w takiej sytuacji chroni go reguła in dubio pro reo (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 1992 r., sygn. akt WR 369/90, OSP 1992/102/12).

Ustalając stan faktyczny w zakresie pierwszego z zarzuconych obwinionemu czynów, który miał mieć miejsce, w dniu 18 grudnia 2012 roku około godz. 20.50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” (...)), Sąd posłużył się zeznaniami sierż. E. N., nagraniem z monitoringu wraz z metryką oraz notatkami urzędowymi sporządzonymi na okoliczność powyższego zdarzenia.

Sąd oceniając zeznania świadka E. N. nie dostrzegł żadnych przesłanek mogących podważyć ich wiarygodności. Zważyć przy tym należy, że E. N. jest funkcjonariuszem Policji, a co za tym idzie osobą zaufania publicznego. Brak było zatem podstaw do uznania, że świadek ten, podał w złożonych zeznaniach nieprawdziwe informacje. Zeznania E. N. są również zgodne z załączoną do akt notatką urzędową /k. 1/ sporządzoną po przeprowadzonej interwencji, której treści Sąd dał w pełni wiarę, nie dostrzegając powodów, dla których należałoby jej odmówić wiarygodności i mocy dowodowej.

Z zeznań świadka E. N., która w dniu zdarzenia przeprowadziła interwencję z udziałem R. S. wynika, iż pełniąc służbę w patrolu zmotoryzowanym radiowozem nieoznakowanym w rejonie Komisariatu Policji (...) podjęła interwencję wobec znanego jej z widzenia mężczyzny, którym okazał się być obwiniony. Przedmiotem podjętych działań było podejrzenie, iż obwiniony prowadzi na terenie L. działalność gospodarczą bez zgody zarządzającego (...). Obwiniony prowadził innego mężczyznę (pasażera) z hali przyłotów (...) w kierunku podjazdu przed halą, gdzie czekał na nich inny mężczyzna w samochodzie osobowym marki V.. Pasażer, którym po wylegitymowaniu okazał się być obywatel Grecji, rozpytany oświadczył, iż w Polsce przebywa on w interesach i nie może uczestniczyć w dalszych czynnościach. Przeprowadzając interwencję policjantka E. N. nie rozpytała go tym samym czy obwiniony zaproponował mu usługi taksówkowe. /k. 11v zeznania świadka E. N./

Nagranie z monitoringu również nie zarejestrowało treści rozmowy obu mężczyzn /k. 9-10 metryka i płyta, k. 13 notatka urzędowa/

Dowód z nagrania z monitoringu, metryki oraz notatki urzędowej uznać należało za w pełni wiarygodny materiał dowodowy. Strony nie kwestionowały autentyczności w/w dowodu. Wspomniana autentyczność, również nie budziła wątpliwości Sądu.

W celu ustalenia stanu faktycznego w zakresie ósmego z zarzuconych obwinionemu czynów przesłuchano funkcjonariusza Policji J. S.. Z zeznań świadka wynika, iż w dniu, w którym miało miejsce powyższe zdarzenie około godz. 20:45 patrolując rejon hali przyłotów (...) (...) podjął on na prośbę pracownika Służby Ochrony L. R.

N. interwencję wobec obwinionego R. S., który miał na terenie L. prowadzić działalność akwizycyjną polegającą na oferowaniu usług taxi pasażerom bez zgody zarządzającego lotniskiem. Z informacji uzyskanych od świadka wynika, iż bezpośrednią przyczyną podjętej wówczas interwencji była prośba pracownika Służby Ochrony L.. Z zeznań świadka nie wynika, aby widział on, aby obwiniony tego dnia faktycznie na terenie hali przylotów proponował napotkanym osobom – pasażerom lotniska skorzystanie z wykonywanych przez siebie usług taksówkowych. /k. 252, 69v zeznania świadka J. S./

Sąd dał całkowitą wiarę zeznaniom świadka J. S. nie znajdując podstaw, aby odmówić im wiarygodności. Zeznania świadka były logiczne i spójne. Korespondują one z zeznaniami świadka R. N.. Są one również w pełni zgodne z załączoną do akt sprawy notatką urzędową, sporządzoną na okoliczność podjętej wobec obwinionego interwencji /k. 114/, której treści Sąd dał w pełni wiarę, nie dostrzegając powodów, dla których należałoby jej odmówić wiarygodności i mocy dowodowej.

Z notatki urzędowej z dnia 30 kwietnia 2013 roku sporządzonej przez mł. asp. J. W. wynika, iż Służba Ochrony L. nie zabezpieczyła nagrania z dnia 22 lutego 2013 roku, tym samym nie można ustalić stanu faktycznego w sprawie ósmego z zarzuconych obwinionemu czynów na podstawie powyższego dowodu. /k. 130 notatka urzędowa/. Dowód z notatki urzędowej uznać należało za w pełni wiarygodny materiał dowodowy. Strony nie kwestionowały autentyczności w/w dowodu. Wspomniana autentyczność, również nie budziła wątpliwości Sądu.

Przy ustalaniu stanu faktycznego w zakresie dziewiątego z zarzuconych obwinionemu czynów, który miał mieć miejsce w dniu 22 lutego 2013 roku około godz. 20:35 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przylotów” (...)), Sąd posłużył się zeznaniami świadka R. N..

Z zeznań świadka R. N. złożonych przez niego w postępowaniu wyjaśniającym wynika, iż patrolując w dniu zdarzenia około 20:35 teren hali przylotów (...) (...) zauważył mężczyznę, który podchodził do pasażerów opuszczających teren hali przylotów, proponując im usługi taxi, tj. wypowiadając słowo „taxi”. Pomimo podjętej przez świadka interwencji obwiniony nie zaniechał swoich czynności. Odmówił również okazania świadkowi swojego dowodu tożsamości. Z uwagi na powyższe świadek wezwał patrol Policji. Na miejsce zdarzenia przyjechał funkcjonariusz Policji J. S., który podjął czynności służbowe.

W złożonych przed Sądem zeznaniach świadek R. N. potwierdził treść swoich zeznań złożonych w postępowaniu wyjaśniającym. Dodał przy tym, iż nie rozmawiał z osobami, którym obwiniony proponował swoje usługi taksówkowe. Żadna z tych osób nie zgłosiła się również do świadka z prośbą o podjęcie przez niego interwencji. Z zeznań tego świadka nie wynika, aby obwiniony w jakikolwiek sposób przeszkodził mu swoim zachowaniem w wykonywaniu czynności służbowych. /k. 289v, k. 74v (124v) zeznania świadka R. N./

Oceniając zeznania świadka R. N., Sąd doszedł do przekonania, iż są one wiarygodne, szczerze i zgodne z prawdą. Świadek będący pracownikiem Służby Ochrony L. szczegółowo opisał przebieg interwencji, jaka miała miejsce w dniu zdarzenia z udziałem obwinionego. Jego zeznania są logiczne i spójne. Jest on osobą obcą dla obwinionego. W związku z powyższym Sąd mógł w dużej mierze oprzeć stan faktyczny właśnie na zeznaniach tego świadka.

Wskazać należy przy tym, iż treść zeznań świadka R. N. jest zgodna z załączonymi do akt: notatkami urzędowymi /k. 120-121/, którym Sąd dał w pełni wiarę, nie znajdując podstaw, aby odmówić im wiarygodności.

Przechodząc do oceny prawnej zachowania obwinionego w zakresie dziewiątego z zarzuconych mu czynów, należy stwierdzić, iż R. S. swoim czynem nie wypełnił znamion wykroczenia określonego w art. 210 ust. 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust 2 pkt 8 Rozporządzenia Ministra Budownictwa i (...) Morskiej. Wskazać należy bowiem, iż zebrany w sprawie materiał dowodowy nie wykazał, aby obwiniony wbrew zakazowi uniemożliwił tego dnia wykonywanie przez personel (...) tj. Służby Ochrony L. obowiązków służbowych. W ocenie Sądu odmowę okazania dokumentu tożsamości przez obwinionego nie może być uznana za uniemożliwianie wykonywania obowiązków służbowych.

Przy ustalaniu stanu faktycznego w zakresie dwunastego z zarzuconych obwinionemu czynów, Sąd posłużył się zeznaniami świadka funkcjonariusza Policji B. K. (2) oraz sporządzoną przez świadka na okoliczność zdarzenia notatką urzędową.

Z zeznań świadka B. K. (2) wynika, iż w dniu zdarzenia około godz. 19:35 patrolując teren podjazdów przed halą przylotów (...) (...) im. (...) w W. podjął interwencję wobec kierowcy, który pozostawił pojazd marki V. (...) o nr rej. (...) w miejscu obowiązywania znaku B-35 „zakaz postoju”. Kierowcą samochodu okazał się być R. S.. /k. 252, 354 zeznania świadka B. K. (2)/

W ocenie Sądu zeznania złożone przez świadka B. K. (2) są spójne, logiczne i tworzą całość. Świadek ten jest funkcjonariuszem Policji, a co za tym idzie osobą zaufania publicznego. Brak było zatem podstaw do uznania, że świadek ten, w celu doprowadzenia do skazania niewinnej osoby, fałszywie oskarżył R. S. o czyn, którego w rzeczywistości w/w nie popełnił. Zeznania B. K. (2) są również zgodne z załączoną do akt notatką urzędową /k. 128/ sporządzoną bezpośrednio po zdarzeniu, której treści Sąd dał w pełni wiarę, nie dostrzegając powodów, dla których należałoby jej odmówić wiarygodności i mocy dowodowej.

Obwinionemu R. S. zarzucone zostało popełnienie wykroczeń z art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 04.09.2012 r.

Przepis art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo Lotnicze przewiduje odpowiedzialność w wypadku niestosowania się do nakazu lub zakazu zawartego w przepisach porządkowych wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 w/w ustawy obowiązujących na lotnisku. Niniejszy przepis odsyła do art. 83a ust. 1 powołanej ustawy, zgodnie z którym wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są obowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, wydanych na podstawie rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Podstawowe przepisy porządkowe związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska, zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku. Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 6 lit. b powołanej regulacji, na terenie lotniska zabrania się prowadzenia bez zgody zarządzającego lotniskiem działalności gospodarczej, w tym reklamowej, akwizycyjnej lub innej działalności zarobkowej. Celem wprowadzonego zakazu jest m.in. zapewnienie ochrony osobom korzystającym z usług przewozu osób taksówką przed nadużyciami ze strony osób wykonujących te usługi, które polegałyby na pobieraniu drastycznie zawyżonych opłat za przejazd oraz zapobieganiu przypadkom natarczywego nagabywania podróżnych na terenie lotniska. Przepis ten umożliwi zarządzającemu lotniskiem skuteczne oddziaływanie na nieprawidłowości w prowadzeniu na terenie lotniska działalności z zakresu przewozu osób taksówką. Tym samym chroni pasażerów (...) przed nagabywaniem ze strony taksówkarzy oferujących swoje usługi transportowe, których zachowanie prowadzi do zakłócenia porządku na terenie lotniska.

Wskazać przy tym należy, iż art. 68 ust. 2 pkt 2 oraz art. 80 ustawy Prawo lotnicze nakładają na zarządzającego lotniskiem obowiązki o charakterze publicznoprawnym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na terenie lotniska. Art. 68 ust. 2 pkt 2 powołanej ustawy przewiduje, że zarządzający lotniskiem obowiązany jest prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska. Natomiast art. 80 tejże ustawy stanowi, iż zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za nałożone na niego zadania związane z ochroną lotniska.

Art. 82 pkt 3 ustawy Prawo lotnicze wymienia cztery formy dyspozycji (zarządzenia, nakazy, zakazy oraz polecenia), które wydawane są na podstawie tego przepisu przez zarządzającego lotniskiem w celu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku. W oparciu o wskazane powyżej Rozporządzenie Ministra Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r., na terenie (...) im. (...) przyjęte zostało zarządzenie nr 95 z dnia 4 października 2012 r. Naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w sprawie bezpieczeństwa, ochrony i przepisów porządkowych na terenie L. C. w W.. W § 2 pkt 6 lit. b powołanego zarządzenia zostało implementowane wprost unormowanie zawarte w § 2 ust. 1 pkt 6 lit. b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, iż na terenie lotniska zabrania się prowadzenia bez zgody zarządzającego lotniskiem działalności gospodarczej, w tym reklamowej, akwizycyjnej lub innej działalności zarobkowej. W § 5 zarządzenia nr (...) jako sankcję naruszenia wymienionych w nim przepisów porządkowych wskazano art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo lotnicze.

Warto w tym miejscu wskazać, iż przywołany powyżej art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo lotnicze został ustanowiony w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z 21 lipca 2006 r., sygn. P 33/05. W wydanym orzeczeniu Trybunał uznał, iż art. 210 ust. 1 pkt 5 Prawa lotniczego jest niezgodny z art. 42 ust. 1 Konstytucji. Wskazany przepis stanowił: „Kto nie wykonuje zarządzeń i poleceń zarządzającego lotniskiem związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów lub porządkiem na lotnisku, o których mowa w art. 82 pkt 3 ustawy – podlega karze grzywny”. Z kolei art. 82 pkt 3 ustawy wskazywał, iż w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem wydaje zarządzenia, nakazy lub zakazy oraz polecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska. W wydanym orzeczeniu Trybunał zakwestionował zgodność powołanego artykułu z obowiązującym prawem, wskazując, iż przepis ten ma postać „nie tylko przepisu blankietowego zupełnego, ale co więcej nie określając w ogóle znamion czynu zabronionego, uniemożliwia doprecyzowanie tych znamion w innym przepisie ustawowym, czy też przepisie podstawowym”, (...) natomiast „zgodnie z art. 87 Konstytucji źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są wyłącznie Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe, rozporządzenia oraz – na obszarze działania organów, które je ustanowiły – akty prawa miejscowego”.

Zgodność obowiązującego obecnie art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo lotnicze z Ustawą Zasadniczą była również przedmiotem prac Trybunału Konstytucyjnego. W wyroku z dnia 27 lutego 2014 r., sygn. akt P 31/13 Trybunał Konstytucyjny orzekł, iż

- 1) Art. 210 ust. 1 pkt 5a w związku z art. 83a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) jest zgodny z art. 22 w związku z art. 20 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz z wynikającą z art. 2 Konstytucji zasadą prawidłowej legislacji;
- 2) § 2 ust. 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku (Dz. U. poz. 1023) jest zgodny z art. 22 w związku z art. 20 i art. 2 Konstytucji oraz nie jest niezgodny z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Tym samym Trybunał uznał za zgodne z Konstytucją przepisy pozwalające na reglamentowanie działalności gospodarczej na terenie lotnisk, a wymaganie zgody zarządcy lotniska nie narusza wolności w prowadzeniu działalności gospodarczej.

W uzasadnieniu orzeczenia Trybunał podkreślił, iż gwarantowana przez art. 22 Konstytucji wolność działalności gospodarczej nie ma charakteru absolutnego i podlega ograniczeniom, przy czym dla usprawiedliwienia ingerencji w tę wolność konieczne jest, aby ograniczenie tej wolności było uzasadnione ważnym interesem publicznym oraz realizowało wymogi zasady proporcjonalności. Rozpatrując tą sprawę, podobnie jak w poprzednich orzeczeniach, Trybunał przyjął, iż art. 22 Konstytucji, który reguluje wprost w sposób wyczerpujący i kompleksowy zarówno formalne, jak i materialne przesłanki ograniczenia wolności działalności gospodarczej, stanowi *lex specialis* w stosunku do art. 31 ust. 3 Konstytucji, wyłączając jego stosowanie jako adekwatnego wzorca kontroli ustawowych ograniczeń wolności działalności gospodarczej. Uznano tym samym, iż zakres dopuszczalnych ograniczeń wolności działalności gospodarczej, patrząc pod kątem materialnych podstaw ograniczeń, jest szerszy od zakresu

dopuszczalnych ograniczeń tych wolności i praw, do których odnosi się art. 31 ust. 3 Konstytucji. W uzasadnieniu wyroku Trybunał wskazał również, iż pomimo zawartego w zaskarżonym uregulowaniu odesłania do źródła podustawowego, poddany kontroli art. 210 ust. 1 pkt 5a w związku z art. 83a ust. 2 Prawa lotniczego, czytany łącznie z § 2 ust. 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia wydanego na podstawie art. 83a ust. 2 ustawy, bez trudu pozwala adresatowi normy wyrażonej w zaskarżonym przepisie na ustalenie, czy jego zachowanie będzie naruszać prawo. Oznacza to, że art. 210 ust. 1 pkt 5a w zw. z art. 83a ust. 2 ustawy Prawo lotnicze jest zgodny z art. 2 Konstytucji w aspekcie wynikającej z niego zasady prawidłowej legislacji.

W związku z powyższym należało wskazać, iż wykonywanie działalności gospodarczej z zakresu usług transportowych bez wymaganej zgody zarządzającego lotniskiem, podlega karze grzywny, co wynika z art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6 lit. b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku.

Zdaniem Sądu zachowanie obwinionego należało uznać jako wykonywanie przez niego działalności gospodarczej. Zgodnie bowiem z definicją zawartą w art. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły. Definicja ta wskazuje na pewne zasadnicze cechy (zarobkowy charakter – odpłatność, ciągłość oraz zorganizowany sposób wykonywania), które świadczą, iż dane działania uznać należy jako wykonywanie działalności gospodarczej. Wskazać należało również, iż zgodnie z wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 20 grudnia 2012 roku, sygn. akt I ACa 701/02, który w swoim orzeczeniu powołał się na uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 1992 r., sygn. III CZP 64/92 (OSNCP 12/92, poz. 225) „czynności podejmowane przez podmiot gospodarczy wchodzą w zakres jego działalności gospodarczej, gdy pozostają w normalnym, funkcjonalnym związku z tą działalnością, w szczególności podejmowane są w celu realizacji zadań związanych z przedmiotem działalności tego podmiotu”.

Mając na uwadze powyższe rozważania, wskazać należało, iż nie ulega wątpliwości, że działania podejmowane przez obwinionego w ramach zarzuconych mu w wyroku czynów od drugiego do siódmego oraz czynów od dziesiątego do jedenastego mających miejsce na terenie L. im. F. C. przy ul. (...) 1 w W., które polegały na proponowaniu napotkanym osobom skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych, były związane bezpośrednio z wykonywaną przez niego działalnością gospodarczą z zakresu usług taksówkowych, którą obwiniony prowadzi w sposób zarobkowy, ciągły oraz zorganizowany. Zarzucone wnioskami o ukaranie działania R. S. miały na celu skłonienie napotkanych osób do skorzystania z wykonywanych przez niego usług transportowych. Tym samym nieskorzystanie przez te osoby z oferowanej usługi nie uzasadnia twierdzenia, iż obwiniony nie prowadził działalności gospodarczej, bowiem do przyjęcia prowadzenia takiej działalności nie jest niezbędne skorzystanie przez potencjalnego klienta z proponowanej usługi.

Sąd badając niniejszą sprawę nie miał również wątpliwości, iż obwiniony zarzucone mu działania, za które został skazany, popełnił na terenie lotniska. Wskazać należy bowiem, iż według definicji zawartej w art. 2 pkt 4 ustawy Prawo lotnicze „lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk”. Zgodnie z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 28 listopada 2012 r., sygn. akt II OSK 2421/12, w którym Sąd ten zajął się przypadkiem budowy terminala pasażerskiego na funkcjonującym lotnisku, definicja zawarta w art. 2 pkt 4 ustawy Prawo lotnicze oznacza, iż „obiekty budowlane stanowią część lotniska jedynie w sytuacji, gdy lotnisko to zostało wpisane do właściwego rejestru. Wpisanie do rejestru danego lotniska jest wymogiem koniecznym do rozpoczęcia jego eksploatacji, po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na założenie lotniska i spełnieniu innych warunków określonych w art. 59 ust. 1 Prawa lotniczego”. Zgodnie z ust. 6 powołanego przepisu, do rejestru lotnisk wpisuje się jako zarządzającego lotniskiem zakładającego lotnisko lub też inny podmiot – na wniosek zakładającego lotnisko.

Wśród lotnisk cywilnych znajdujących się w rejestrze lotnisk cywilnych prowadzonym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego znajduje się zarządzane przez Przedsiębiorstwo Państwowe (...) L. C. w W. (nr rejestracyjny (...)).

Badając niniejszą sprawę Sąd również nie miał wątpliwości, iż obwiniony w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wykonywał swoją działalność z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem.

Wskazać należy bowiem, iż zarządzające lotniskiem Przedsiębiorstwo Państwowe (...) od 2001 roku, w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, ogłasza postępowania ofertowe mające na celu wyłonienie firm, które uzyskają prawo do świadczenia usług taksówkowych na zamówienie. W wyniku prowadzonych postępowań wybierano firmy, które mogły oferować swoje usługi na terenie (...) im. (...) w W.. Od dnia 1 stycznia 2011 roku obsługa taksówkowa pasażerów L. C. jest prowadzona przez firmy taksówkowe E. T., S. T. oraz (...).

Zważyć należy przy tym, iż działanie zarządzającego lotniskiem, który dokonał wyboru firm uprawnionych do świadczenia swoich usług na terenie (...), nie może być traktowane jako działanie ograniczające konkurencję. Jak zostało bowiem wspomniane wcześniej, zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów lotniska i w ogłoszonym przetargu wybrał firmy taksówkowe, które w ramach wykonywanych przez siebie usług przewozowych, są w stanie zapewnić wysokie standardy świadczonych zadań. W tym miejscu wskazać należy także, iż (...) im. (...) jest lotniskiem międzynarodowym, które obsługuje największą w Polsce liczbę pasażerów zagranicznych. Dlatego dla wizerunku naszego kraju istotne jest, aby usługi świadczone w tym miejscu przez firmy transportowe były na jak najwyższym poziomie. Nic nie stoi również na przeszkodzie, aby przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych, spełniając wysokie wymagania w zakresie wykonywanych działań, przystąpili do postępowania ofertowego mającego na celu wyłonienie firm, które uzyskają prawo do świadczenia usług taksówkowych na terenie L. im F. C. w W. na zamówienie.

W świetle poczynionych ustaleń faktycznych nie ulega wątpliwości, że obwiniony swoim zachowaniem w ramach czynów od drugiego do siódmego oraz czynów od dziesiątego do jedenastego, wypełnił znamiona wykroczenia opisanego w art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo Lotnicze i przypisanie mu winy w powyższym zakresie jest w pełni uzasadnione.

W świetle dokonanych ustaleń faktycznych i przeprowadzonej oceny dowodów, Sąd uznał, że obwiniony R. S. swoim zachowaniem wypełnił znamiona wykroczenia z art. 92 § 1 kw określonego w pkt. dwunastym wyroku, mianowicie w dniu 17 września 2013 roku około godz. 19.35 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. ((...)przed halą „przyłoty”), kierując pojazdem m-ki V. o nr rej. (...), nie zastosował się do znaku B-35 „zakaz postoju”.

Wykroczenia określonego w art. 92 § 1 kw. dopuszcza się ten, kto nie stosuje się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego. W myśl art. 5 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym obwiniony jako uczestnik ruchu znajdujący się na drodze był obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych. Rolą obwinionego było ustalenie czy i na jakich zasadach może on zatrzymać samochód w tym miejscu i dostosowanie się do obowiązującego oznakowania. Ignorując powyższe zasady popełnił wykroczenie z art. 92 § 1 kw. Nie zastosował się do znaku drogowego (B-35) „zakaz postoju” wykraczając tym samym przeciwko przepisom określonym w § 28 ust. 1 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Dokonując wymiaru kary Sąd kierował się dyrektywami wymiaru kary z art. 33 kw oraz art. 9 § 2 kw. Wykroczenie z art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo Lotnicze zagrożone jest karą grzywny, natomiast wykroczenie określone w art. 92 § 1 kw zagrożone jest karą grzywny oraz karą nagany. Zgodnie z dyspozycją wyrażoną w art. 9 § 2 kw, jeżeli jednocześnie orzeka się o ukaraniu za dwa lub więcej wykroczeń, wymierza się łącznie karę w granicach zagrożenia określonych w przepisie przewidującym najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów.

Zgodnie z powyższą regułą, Sąd na podstawie art. 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo lotnicze przy zastosowaniu art. 9 § 2 kw za te dziewięć wykroczeń wymierzył obwinionemu łączną karę grzywny w wysokości 900 zł, uznając taką karę za adekwatną do stopnia winy i społecznej szkodliwości przedmiotowych wykroczeń, które zdaniem Sądu były znaczne. W ocenie Sądu wymierzona kara uwzględnia sytuację materialną obwinionego i pozwoli na osiągnięcie celów kary, tak w zakresie wychowawczego oddziaływania na obwinionego, jak i w płaszczyźnie społecznego jej oddziaływania. Uzmysłowi również obwinionemu karygodność jego zachowania. Sąd nie widział możliwości orzeczenia łagodniejszej formy kary, ani – tym bardziej odstąpienia od wymierzenia kary, bądź poprzestaniu na zastosowaniu wobec obwinionego środków oddziaływania wychowawczego.

Jednocześnie z uwagi na to, iż zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie pozwala na przypisanie sprawstwa oraz winy w zakresie pierwszego i ósmego z zarzuconych obwinionemu czynów, Sąd uniewinnił obwinionego od popełnienia w/w czynów.

Sąd uniewinnił R. S. również od dziewiątego z zarzuconych mu czynów, gdyż obwiniony swoim zachowaniem nie wypełnił znamion zarzuconego mu wykroczenia, określonego w art. 210 ust. 1 pkt 5a Ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 2 pkt 8 Rozporządzenia Ministra Budownictwa i (...) Morskiej.

Na podstawie art. 118 § 1 kpw w zw. z art. 627 kpk w zw. z art. 119 kpw Sąd w obciążył obwinionego kosztami postępowania w zakresie czynów, za które R. S. został ukarany, zaś w zakresie czynów, od których obwiniony został uniewinniony określił, że koszty te ponosi Skarb Państwa.

Z tych względów orzeczono jak w wyroku.