

Sygn. akt VW 2446/13

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 maja 2014 r.

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

w składzie:

Przewodnicząca SSR Daria Wojciechowska

Protokolant: Agnieszka Zawrzykraj

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 26 marca 2014 r. i 19 maja 2014 r.

sprawy D. K. s. B. i L. z domu Ś. ur. (...) w W.

obwinionego o to że:

W dniu 06 marca 2013 roku około godz. 21:50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” Terminal A), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem.

t.j. 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.

orzeka

I. Obwinionego D. K. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to na podstawie art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy Prawo Lotnicze wymierza mu karę grzywny w wysokości 200 złotych.

II. Zasądza od obwinionego 30 złotych tytułem opłaty , obciąża go kosztami postępowania w sprawie w kwocie 100 złotych.

Sygn. akt V W 2446/13

## UZASADNIENIE

D. K. został obwiniony o to, że w dniu 06 marca 2013 roku około godz. 21:50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” Terminal A), 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. 04.09.2012r.

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

D. K. od 25 lat prowadzi działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług taksówkowych. Posiada on dwie licencje: na transport osobowy oraz usługi taksówkowe. W ramach świadczonej pracy posługuje się samochodem marki P. (...). W dniu 6 marca 2013 roku około godz. 21:30 w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą przebywał on na terenie hali przyłotów Terminala A (...) im. (...) w W., gdzie proponował napotkanym

osobom skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych. Swoją działalność prowadził bez zgody zarządzającego (...) im. (...) w W. Przedsiębiorstwa Państwowego (...).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowych wyjaśnień obwinionego D. K. (k. 36v, 3v), zeznań świadków R. N. (k. 37-37v, 8v), D. M. (k. 57-57v), D. D. (k. 57v), a także dokumentów w postaci: pisma procesowego obrońcy obwinionego z dnia 8 maja 2014 roku (k. 45-54).

Obwiniony D. K. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Zaprzeczył, aby w dniu zdarzenia oferował usługi przewozowe na terenie lotniska. Wskazał, iż posiada dwie licencje: transport osobowy i taksówka. Podkreślił, iż prowadzi działalność gospodarczą w zakresie usług taksówkowych, w ramach której wykonuje usługi, które zamawiane są telefonicznie. Stwierdził także, że na lotnisku wykonuje transport niesklasyfikowany, a w wykonywanej pracy posługuje się samochodem marki P. (...). Jest to samochód przystosowany do przewożenia ośmiu osób z kierowcą. Posiada również kasę fiskalną.

Z uwagi na pracę, którą wykonuje od 25 lat bardzo często przebywa on na terenie L. C., skąd odbiera swoich stałych klientów. Jest on znany pracownikom Służby Ochrony L. oraz policji. W dniu zdarzenia z terenu (...) zamierzał on odebrać klienta. Około godz. 21:30 podszedł do niego ochroniarz ze Służby Ochrony L. i zażądał od niego okazania dowodu osobistego. Gdy obwiniony zapytał się o przyczynę kontroli, uzyskał informację, iż powodem interwencji jest prowadzenie przez niego działalności gospodarczej. Gdy następnie D. K. poprosił ochroniarza o podanie numeru służbowego oraz nazwiska, otrzymał odpowiedź, iż nie jest on zobowiązany, aby to uczynić. W dalszej kolejności pracownik ochrony wskazał, iż jest on zmuszony zatrzymać obwinionego.

W złożonych wyjaśnieniach D. K. potwierdził, iż podczas interwencji nie chciał przekazać pracownikowi Służby Ochrony L. swojego dowodu osobistego, ani żadnego innego dokumentu stwierdzającego jego tożsamość. Twierdził on bowiem, iż pracownicy Służby Ochrony L. nie posiadają uprawnień do legitymowania osób. Oświadczył również, iż w czasie interwencji był wyzywany od „cierpiarzy”. Po tym zdarzeniu, na miejsce interwencji przyjechali funkcjonariusze Policji z Komisariatu Policji (...), którzy zostali wezwani przez obwinionego. Policjanci zawieźli obwinionego oraz osobę zawnioskowaną jako świadek zdarzenia na Komisariat Policji. Potwierdzili oni również, iż pracownicy Służby Ochrony L. faktycznie nie posiadają uprawnień, aby zażądać okazania dowodu osobistego. Po przesłuchaniu D. K. udał się na halę przylotów, skąd zabrał osobę, którą miał odebrać.

W złożonych wyjaśnieniach obwiniony oświadczył również, iż nie pamięta, aby w czasie zdarzenia pytano go o powody wizyty na terenie L.. Wskazał także, iż przeciwko niemu prowadzone było postępowanie sądowe w sprawie uprawnienia pracowników Służby Ochrony L. do legitymowania osób w hali ogólnodostępnej. Wyrokiem Sądu został on uniewinniony od popełnienia zarzucanego mu czynu. W orzeczeniu tym, Sąd potwierdził brak uprawnień pracowników Służby Ochrony L. do legitymowania oraz żądania okazania dokumentów tożsamości.

D. K. wskazał również, iż w godzinach od 21 do 23 z uwagi na dużą liczbę samolotów, na terenie portu Lotniczego przebywa wiele osób odbierających pasażerów z hoteli i innych miast. Zna on osoby, które wykonują ten sam zawód co on, do których pracownicy Służby Ochrony L. nie podchodzą. W czasie odbiorów, podobnie jak taksówkarze, obwiniony pozostawia samochód na parkingu. /k. 36v, 3v wyjaśnienia obwinionego D. K./

D. K. ma 47 lat. Prowadzi własną działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego. Osiąga miesięczne zarobki brutto w wysokości 2500 złotych. Jest żonaty. Posiada na utrzymaniu trójkę dzieci w wieku: 20, 18 i 15 lat. Był on leczony neurologicznie na kręgosłup. Nie był leczony psychiatrycznie ani odwykowo. Nie był również karany. /k. 3v wyjaśnienia obwinionego D. K./

### **Sąd zważył co następuje:**

Uwzględniając przeprowadzone i ujawnione w sprawie dowody, Sąd uznał, iż potwierdziły one ponad wszelką wątpliwość sprawstwo i winę D. K. w odniesieniu do przypisanego mu czynu. Sąd dał wiarę jedynie tym wyjaśnieniom obwinionego, w których podał on ogólne informacje dotyczące prowadzonej przez niego działalności gospodarczej w

zakresie usług transportowych. Jednocześnie Sąd odmówił wiarygodności tej części wyjaśnień obwinionego, w której zaprzeczał on, aby w dniu zdarzenia proponował osobom przebywającym na terenie hali przylotów Terminala A (...) im. (...) w W. skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych.

Według Sądu wyjaśnienia obwinionego są przyjętą przez niego linią obrony, która jednak ostać się nie może w konfrontacji z zebrany w sprawie z materiałem dowodowym, w tym w szczególności z zeznaniami naocznego świadka przedmiotowego zdarzenia R. N., który w tym dniu wykonywał obowiązki młodszego wartownika – konwojenta w Przedsiębiorstwie Państwowym (...) Ochrony (...). Do obowiązków w/w świadka należało m. in. patrolowanie stref ogólnodostępnych na terenie hali przylotów Terminala A. W złożonych zeznaniach R. N. wskazywał, iż w trakcie wykonywania obowiązków zauważył on obwinionego, który podchodził do pasażerów wychodzących z hali odbioru bagaży. Oferował on usługę transportową, pytając „taxi?”. Pomimo tego, iż świadek zwrócił mu uwagę na jego niewłaściwe zachowanie, obwiniony ponownie zwrócił się do kolejnego pasażera z zapytaniem „taxi?”. Gdy pasażer odpowiedział „no”, świadek poinformował obwinionego, iż jest pracownikiem Służby Ochrony L. i poprosił go o okazanie dowodu osobistego.

R. N. w dalszej części złożonych zeznań podawał, iż w czasie przeprowadzonej interwencji obwiniony zachowywał się wobec niego niekulturalnie oraz pomimo obecności drugiego wartownika, nie zaprzestał zwracać się do napotkanych osób, z zapytaniem „taxi?”. Świadek o zaistniałym zdarzeniu poinformował przełożonego, prosząc jednocześnie o przyjazd funkcjonariuszy policji. Po przyjeździe na miejsce zdarzenia funkcjonariusze policji z ruchu drogowego przystąpili do wylegitymowania obwinionego. D. K. stwierdził wówczas, iż nie posiada przy sobie dowodu osobistego, gdyż zostawił go w samochodzie. Podczas interwencji obwiniony zaprzeczył jednocześnie, aby w dniu zdarzenia zaczepiał osoby. Twierdził on, iż jedynie pytał się pasażerów, którym lotem przylecieli. Interweniujący policjanci zabrali obwinionego i R. N. na Komisariat Policji.

Świadek w złożonych zeznaniach wskazał również, iż żadna z osób, którym obwiniony proponował świadczenie usług transportowych nie skorzystała z jego propozycji. Podał on także, iż hala przylotów, na której miało miejsce przedmiotowe zdarzenie, jest ogólnodostępna. W czasie zdarzenia regulaminy porządkowe były wywieszane w starszej części hali i w łączniku, a także na terenie hali odlotów. Wskazał również, iż z uwagi na zainstalowany szlaban, taksówki nie mogą przyjeżdżać pod halę przylotów. W związku z tym, iż zaistniałe zdarzenie miało miejsce w godzinach wieczornych, w hali przylotów nie było zbyt dużo osób. / k. 37-37v, 8v 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 06 marca 2013 roku około godz. 21:50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przylotów” Terminal A) 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.

W postępowaniu sądowym przesłuchano również świadka D. M., który jest funkcjonariuszem policji i w dniu zdarzenia wykonywał czynności prewencyjne w zakresie ruchu drogowego na terenie (...) im. (...) w W.. Nie był on naocznym świadkiem zarzucanego obwinionemu czynu. Na miejsce zdarzenia został on wezwany przez dyżurnego Komisariatu Policji.

W złożonych zeznaniach świadek ten potwierdził, iż po przybyciu na teren hali przylotów zastał on obwinionego oraz pracownika Służby Ochrony L.. Podczas przeprowadzonej interwencji dokonał rozpytania obwinionego. Na podstawie informacji uzyskanych od pracownika Służby Ochrony L. sporządził notatkę służbową. / k. 57-57v zeznania świadka D. M. /

Oceniając zeznania złożone przez świadka D. M. wskazać należało, iż niewiele wniosły one do niniejszego postępowania. Nie był on bowiem naocznym świadkiem zdarzenia, będącego przedmiotem niniejszego postępowania. Świadek, który jest policjantem, w złożonych zeznaniach potwierdził jedynie fakt przeprowadzenia interwencji z

udziałem obwinionego D. K. oraz pracownika Służby Ochrony L., a także treść notatki sporządzonej na okoliczność zdarzenia.

Sąd dał w pełni wiarę zeznaniom tego świadka. W ocenie Sądu świadek zeznawał logicznie i spójnie. Nadto wskazać należało, iż jako funkcjonariusz policji jest on osobą zaufania publicznego.

Do niniejszego postępowania niewiele wniosły również zeznania złożone przez świadka D. D. (k. 57v). W złożonych zeznaniach świadek potwierdził jedynie, iż przebywając w dniu zdarzenia w hali przylotów (...) im. (...) w W. zaobserwował obwinionego wraz z ochroniarzem.

Sąd dał wiarę zeznaniom tego świadka, nie znajdując żadnych podstaw do kwestionowania ich prawdziwości.

Obwinionemu D. K. zarzucone zostało popełnienie wykroczenia 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. 04.09.2012r.

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 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 umożliwia zarządzającemu lotniskiem skuteczne oddziaływanie na nieprawidłowości w prowadzeniu na terenie lotniska działalności w zakresie 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 niniejszej 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 prawa lotniczego 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 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.

Zagadnieniem spornym, podnoszonym również przez obrońcę obwinionego w piśmie procesowym z dnia 8 maja 2014 roku, była kwestia ustalenia, czy zachowania obwinionego należy uznać jako wykonywanie przez niego działalności gospodarczej. Sąd badając niniejszą sprawę zgodził się ze stanowiskiem przedstawionym przez obrońcę obwinionego, który powołując się na art. 2 Ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, w którym zawarta jest kluczowa definicja działalności gospodarczej, wskazywał na pewne zasadnicze cechy (zarobkowy charakter – odpłatność, ciągłość oraz zorganizowany sposób wykonywania), które świadczą, iż dane działania uznać należy jako wykonywanie działalności gospodarczej. Obrońca obwinionego trafnie powołał również orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Katowicach, który w wyroku z dnia 20 grudnia 2012 roku, sygn. akt I ACa 701/02 powołując się na uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 1992 r., III CZP 64/92 (OSNCP 12/92, poz. 225) wskazał, iż „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 dniu zdarzenia, które polegały na proponowaniu napotkanym na terenie hali przylotów Terminala A (...) im. (...) w W. osobom skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych, były związane bezpośrednio z wykonywaną przez niego działalnością gospodarczą w zakresie usług taksówkowych, którą obwiniony prowadzi w sposób zarobkowy, ciągły (od 25 lat) oraz zorganizowany (posiada licencje: na transport osobowy oraz usługi taksówkowe, posługuje się samochodem marki P. (...) oraz posiada wymaganą kasę fiskalną). Zarzucone wnioskiem o ukaranie działania D. K. miały na celu skłonienie napotkanych osób do skorzystania z wykonywanych przez niego usług transportowych. Tym samym nie skorzystanie przez te osoby z oferowanej usługi nie uzasadnia twierdzenia, iż obwiniony nie prowadził działalności gospodarczej a jedynie usiłował ją prowadzić, 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 zarzucony mu czyn 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 również wątpliwości, iż obwiniony w dniu 06 marca 2013 roku około godz. 21:50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” Terminal A) wykonywał swoją działalność z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem.

Od 2001 roku zarządzające lotniskiem Przedsiębiorstwo Państwowe (...), w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, ogłasza bowiem 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 jednoznacznie 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.

Reasumując, Sąd uznał, że obwiniony D. K. w dniu 06 marca 2013 roku około godz. 21:50 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C. (hala „przyłotów” Terminal A), wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem.

Dokonując wymiaru kary Sąd kierował się dyrektywami wymiaru kary z art. 33 kw. Sąd brał zatem pod uwagę stopień społecznej szkodliwości czynu i cele kary w zakresie społecznego oddziaływania, a także cele zapobiegawcze i wychowawcze, które ma ona osiągnąć w stosunku do ukaranego.

Mając powyższe na uwadze, Sąd wymierzył obwinionemu karę grzywny w kwocie 200 złotych. Zdaniem Sądu wymierzona kara jest współmierna do stopnia zawinienia obwinionego, uwzględnia jego sytuację materialną i pozwoli na osiągnięcie celów kary, tak w zakresie wychowawczego oddziaływania na obwinionego, jak i w płaszczyźnie społecznej jej oddziaływania. Uzmysłowi również obwinionemu karygodność jego zachowania. Sąd nie widział możliwości orzeczenia łagodniejszej formy kary, ani – tym bardziej odstąpienia od wymierzenia kary, bądź poprzestania na zastosowaniu wobec obwinionego środków oddziaływania wychowawczego.

Orzeczenie o zryczałtowanych wydatkach postępowania oraz o opłacie wydano na podstawie art. 118 § 1 kpw w zw. z § 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 10 października 2001 roku w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty za wniesienie wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia i art. 119 kpw w zw. z art. 3 ust. 1 i art. 21 pkt 2 Ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych. Mając na uwadze sytuację majątkową obwinionego, Sąd uznał, że nie ma podstaw do odstąpienia od obciążenia go kosztami postępowania i wymierzenia mu opłaty. Sąd zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa koszty postępowania w wysokości 100 zł i wymierzył mu opłatę w wysokości 30 zł.