

Sygn. akt V W 2709/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 marca 2015 r.

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

w składzie:

Przewodnicząca SSR Klaudia Milek

Protokolant: Beata Lechowicz

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 13 listopada 2014 r., 27 stycznia 2015 r. i 19 marca 2015 r. sprawy, przeciwko **D. D.** s. S. i I. z domu W., ur. (...) w W.

obwinionego o to że:

W dniu 28 kwietnia 2014 roku około godz. 18.10 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą w postaci 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.

Orzeka

- 1) Obwinionego D. D. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to na podstawie art. 210 ust 1 pkt. 5a ustawy Prawo Lotnicze wymierza karę grzywny w wysokości 200 (dwieście) złotych.
- 2) Zasądza od obwinionego 30 (trzydzieści) złotych tytułem opłaty , obciąża go kosztami postępowania w sprawie w kwocie 100 (sto) złotych.

Sygn. akt V W 2709/14

UZASADNIENIE

D. D. został obwiniony o to, że w dniu 28 kwietnia 2014 roku około godz. 18.10 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą w postaci 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. D. prowadzi działalność gospodarczą z zakresu transportu. Nie posiada on zgody zarządzającego lotniskiem na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług transportowych na terenie lotniska.

W dniu 28 kwietnia 2014 roku w godzinach 14-00 – 22:00 sierż. szt. P. B. pełnił służbę patrolową w rejonie Komisariatu Policji (...). O godz. 18.10 patrolując teren przed (...) zwrócił uwagę na znanego mu z widzenia mężczyznę – D. D., który szedł w towarzystwie kobiety, którą po wylegitymowaniu okazała się być obywatelka Niemiec S. H. E. E.. Podróżna zapytana przez policjanta w języku angielskim potwierdziła, iż D. D. zaproponował jej na terenie L. usługę (...).

Z uwagi na to, iż D. D. swoją działalność prowadził bez zgody zarządzającego (...) został na niego nałożony mandat karny kredytowany w wysokości 500 złotych. D. D. skorzystał z przysługującego mu prawa i nie przyjął mandatu.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowych wyjaśnień obwinionego D. D. /k. 25/, zeznań świadka P. B. /k. 6v, 25, 44/, a także notatki urzędowej /k. 1/ oraz dokumentacji /k. 19-21, 32-33/.

Obwiniony D. D. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W złożonych wyjaśnieniach podał, iż w kwietniu został obwiniony o prowadzenie działalności gospodarczej na terenie lotniska. Odnosząc się do zarzutu obwiniony przyznał, iż faktycznie w tym dniu przebywał na terenie lotniska. Potwierdził również, iż zaoferował wówczas klientce usługę transportową. Podkreślił nadto, iż po przejściu odległości około 200 metrów nadjechał patrol Policji. Policjanci poprosili go o okazanie dokumentów. Obwiniony potwierdził, iż odmówił wówczas przyjęcia mandatu, gdyż uznał, że działalność gospodarcza, którą wówczas prowadził, nie miała miejsca na terenie lotniska, lecz przed (...). D. D. potwierdził, iż uzyskał od Dyrekcji L. informacje, że zabronione jest prowadzenie działalności gospodarczej na terenie L.. Wskazał również, iż jego zdaniem pasażerka nie została właściwie przesłuchana, z uwagi na barierę językową. Nikt jej bowiem nie pytał, gdzie zaoferowano jej usługę. /k. 25 wyjaśnienia obwinionego D. D./

D. D. ma 48 lat. Z zawodu jest elektromechanikiem. Prowadzi działalność gospodarczą z zakresu transportu, z której uzyskuje dochód w wysokości około 2000 złotych. Nie był leczony psychiatrycznie ani odwykowo. Nie był również karany. /k. 24 wyjaśnienia obwinionego D. D./

Sąd zważył co następuje:

Uwzględniając przeprowadzone i ujawnione w sprawie dowody, Sąd uznał, iż potwierdziły one ponad wszelką wątpliwość sprawstwo i winę D. D. w odniesieniu do przypisanego mu czynu.

Sąd dał wiarę tym wyjaśnieniom obwinionego, w których potwierdził on, iż w dniu zdarzenia faktycznie przebywał na terenie lotniska. Jako wiarygodną należało ocenić również tą część wyjaśnień obwinionego, w których potwierdził on, iż faktycznie zaproponował pasażerce lotniska wykonanie usługi transportowej polegającej na przewiezieniu jej do centrum miasta. Za wiarygodną należało uznać również tą część wyjaśnień obwinionego, w której potwierdził on fakt przeprowadzenia przeciwko niemu interwencji Policji, w trakcie której odmówił przyjęcia nałożonego na niego mandatu karnego, a także w zakresie w jakim obwiniony podał ogólne informacje dotyczące prowadzonej działalności gospodarczej z zakresu transportu.

Jednocześnie Sąd odmówił wiarygodności tej części wyjaśnień obwinionego, w której wskazywał on, iż teren przed (...) znajduje się już poza terenem L., tj. poza obszarem obowiązywania zakazu prowadzenia działalności gospodarczej w postaci usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem. W ocenie Sądu zgodnie z definicją legalną lotniska, która zostanie przytoczona w dalszej części uzasadnienia, teren znajdujący się przed (...) również jest terenem L..

Przy ustalaniu stanu faktycznego Sąd wziął pod uwagę również zeznania funkcjonariusza Policji sierż. szt. P. B.. W złożonych zeznaniach świadek przedstawił szczegółowo okoliczności interwencji. /k. 6v, 25, 44 zeznania świadka P. B./

Sąd dał wiarę zeznaniom świadka P. B. jako spójnym i logicznym. Świadek 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 D. D. o czyn, którego w rzeczywistości w/w nie popełnił.

Zeznania świadka P. B. są również zgodne z załączoną do akt notatką urzędową /k. 1/ sporządzoną bezpośrednio po zdarzeniu, której treści Sąd dał w pełni wiarę, nie dostrzegając powodów, dla których należałoby jej odmówić wiarygodności i mocy dowodowej.

Nic do niniejszej sprawy nie wniosły z kolei zeznania złożone przez świadka A. W.. Z zeznań świadka wynika, iż nie brała ona udziału w ustalaniu granic lotniska. /k. 36 zeznania świadka A. W./

Sąd, konstruując stan faktyczny oparł się również na materiale dowodowym w postaci dokumentacji /k. 19-21, 32-33/, która została ujawniona na rozprawie. 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.

Obwinionemu D. D. zarzucone zostało popełnienie wykroczenia 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. 04.09.2012 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 osobowego 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 podstawowego, 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., 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 działanie podejmowane przez obwinionego w dniu zdarzenia na terenie L. C. w W. ul. (...) 1, które polegało na zaproponowaniu napotkanej kobiecie – obywatelce Niemiec, skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych, było związane bezpośrednio z wykonywaną przez niego działalnością gospodarczą z zakresu transportu, którą obwiniony prowadzi w sposób zarobkowy, ciągły oraz zorganizowany. Zarzucone wnioskiem o ukaranie działanie D. D. miało na celu skłonienie napotkanej osoby do skorzystania z wykonywanych przez niego usług transportowych. Tym samym nieskorzystanie przez tą osobę 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 zarzucony czyn, który miał miejsce w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., obwiniony popełnił na terenie lotniska. Powyższe wynika z definicji legalnej zawartej w art. 2 pkt 4 ustawy Prawo Lotnicze, zgodnie z którą „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”. W tym miejscu należy również wskazać, iż zgodnie z art. 2 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze, częścią lotniczą lotniska jest obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany.

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 (...)).

Mając na uwadze powyższe, dopuszczenie się przez obwinionego zarzucanego mu wnioskiem o ukaranie czynu, który miał miejsce przed (...) (...) im. (...) w W., wyczerpuje znamiona zarzucanego mu wykroczenia – teren znajdujący przed (...), zgodnie z powołaną definicją legalną lotniska, stanowi bowiem teren (...) w W..

Badając niniejszą sprawę Sąd również nie miał wątpliwości, iż obwiniony w (...) im. (...) w W. ul. (...) 1 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. D. w dniu 28 kwietnia 2014 roku około godz. 18.10 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą w postaci 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.

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 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 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. Sąd zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa koszty postępowania w wysokości 100 zł i wymierzył mu opłatę w wysokości 30 zł.

Z tych względów orzeczono, jak w wyroku.