

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 14 czerwca 2017 r.

Z. P. został obwiniony o to , że :

I. jako osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie SM (...) SP. z o.o. ul. (...), (...)-(...) W. w okresie od 02.03.2015r. do 31.12.2015r. w miejscowości W. sprawując nadzór nad pracą zatrudnionych kierowców, działając w sposób umyślny, dopuścił do naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerwach i odpoczynku przez kierowców wykonujących przewozy na rzecz kontrolowanego przedsiębiorstwa wskutek przekroczenia maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, przekroczenia maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez wymaganej przerwy, skrócenia dziennego czasu odpoczynku, skrócenia tygodniowego czasu odpoczynku,

tj. o wykroczenie z lp. 15 załącznika numer 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1414 ze zm.) w zw. z art. 92 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym

II. w sposób umyślny dopuścił do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowców poprzez naruszenie obowiązku wczytywania danych urządzenia rejestrującego – łącznie za 17 kierowców; naruszenie obowiązku wczytywania danych urządzenia rejestrującego – za każdy pojazd (łącznie 13 pojazdów); nieokazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie danych z tachografów cyfrowych pojazdów – łącznie 731 dni, udostępnienie podczas przeprowadzonej kontroli w przedsiębiorstwie niepełnych danych o okresach aktywności kierowcy – za 281 dni, nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi, ujawnionej w 50 pojazdach,

tj. o wykroczenie z lp. 16 załącznika numer 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1414 ze zm.) w zw. z art. 92 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym

Sąd ustalił następujący stan faktyczny :

Z. P. jest prezesem zarządu SM (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.. Funkcję tę sprawował również w okresie objętym treścią zarzutów. Obwiniony posiada Certyfikat Kompetencji Zawodowych w Międzynarodowym Transporcie Drogowym Rzeczy Nr (...) wydany w dniu 26 marca 2010 roku.

Jest osobą zarządzającą transportem w przedsiębiorstwie SM (...) Spółka z o.o. w W. w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i w okresie objętym treścią zarzutów również był tą osobą.

(wyjaśnienia obwinionego – k. 2-3, certyfikat kompetencji zawodowych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy – k. 9, oświadczenie Spółki z dnia 2 marca 2016 r. co do osoby pełniącej funkcję zarządzającą transportem – k. 6, pisma (...) z 18 lutego 2016 r. i 9 marca 2016 r. 132 – 135, oświadczenie obwinionego – k. 139 , pismo Starostwa Powiatowego w W. z dnia 24 lutego 2016 r – k. 141)

Powyższa spółka prowadzi działalność gospodarczą w zakresie przewozu towarów przy użyciu samochodów ciężarowych, prowadzi szeroko zakrojoną działalność nie tylko na terenie całego kraju ale i Europy. Posiada około 165 samochodów ciężarowych ,nie zatrudnia jednak kierowców. Na rzecz Spółki pracę świadczyło jednak w okresie

objętym treścią zarzutów około dwustu kierowców, którzy umowy o pracę zawarli z zewnętrznym podmiotem, który ze Spółką zarządzaną przez obwinionego miał zawartą umowę o współpracę.

W okresie od 2 marca 2016 r. do dnia 1 kwietnia 2016 r. w Spółce była przeprowadzona kontrola przez funkcjonariusza (...) w K. K. Ł..

W jej toku ustalono, zaś poczynione ustalenia szczegółowo opisano w załączniku do protokołu kontroli (...)(...)(...) z dnia 1 kwietnia 2016 r., iż w przypadkach wskazanych w punktach od 1 do 54 stwierdzono naruszenie przez kierowców przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerwach i wypoczynku wskutek przekroczenia maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, przekroczenia maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez wymaganej przerwy, skrócenia dziennego czasu odpoczynku, skrócenia tygodniowego czasu odpoczynku.

Równocześnie w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono, iż w odniesieniu do 17 kierowców, Spółka dopuściła się naruszenia przepisu § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz. U. z 2007 r. Nr 159 poz. 1128 ze zm.), który stanowi, iż dane z karty kierowcy pobiera się co najmniej raz na 28 dni.

Dotyczyło to kierowców :

1. T. C. (pomiędzy odczytami stwierdzono 35 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
2. G. C. (pomiędzy odczytami stwierdzono 31 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
3. J. F. (pomiędzy odczytami stwierdzono 30 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
4. W. F. (pomiędzy odczytami stwierdzono 47 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
5. Z. G. (pomiędzy odczytami stwierdzono 39 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
6. T. G. (pomiędzy odczytami stwierdzono 30 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
7. T. J. (pomiędzy odczytami stwierdzono 32 oraz 34 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
8. W. L. (pomiędzy odczytami stwierdzono 41 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
9. A. M. (pomiędzy odczytami stwierdzono 44 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
10. P. M. (pomiędzy odczytami stwierdzono 32 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
11. S. M. (pomiędzy odczytami stwierdzono 41 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
12. M. N. (pomiędzy odczytami stwierdzono 29 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
13. J. P. (pomiędzy odczytami stwierdzono 38 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
14. M. S. (pomiędzy odczytami stwierdzono 31 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
15. I. S. (pomiędzy odczytami stwierdzono 32 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
16. S. Z. (pomiędzy odczytami stwierdzono 34 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy),
17. M. K. (pomiędzy odczytami stwierdzono 34 dni zarejestrowanej działalności na karcie kierowcy).

Z kolei w odniesieniu do 13 pojazdów pozostających w dyspozycji Spółki stwierdzono naruszenie przepisu § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z

tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz. U. z 2007 r. Nr 159 poz. 1128 ze zm.), który stanowi, iż dane z tachografu cyfrowego pobiera się co najmniej raz na 90 dni.

Dotyczyło to pojazdów :

1. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 46 dni),
2. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 20 dni),
3. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 2 dni),
4. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 32 dni),
5. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 5 dni),
6. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 3 dni),
7. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 101 dni),
8. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 77 dni),
9. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych
10. z urządzenia rejestrującego o 87 dni),
11. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 23 dni),
12. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 99 dni),
13. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 14 dni),
14. (...) (przekroczenie maksymalnego terminu pobierania danych z urządzenia rejestrującego o 54 dni).

Analizując przedłożoną przez Spółkę do kontroli dokumentację stwierdzono, iż kontrolowany podmiot nie przedłożył do kontroli wymaganych danych z tachografów cyfrowych pojazdów szczegółowo oznaczonych – co do numeru rejestracyjnego pojazdu oraz ustalonego czasookresu – w punkcie 57 załącznika do protokołu kontroli (k. 30). Żaden z wyszczególnionych czasookresów nie pochodził sprzed więcej niż roku od daty rozpoczęcia kontroli w przedsiębiorstwie.

W trzech przypadkach , dotyczących pojazdów (...), (...) i (...) dane przedłożone do kontroli nie mogły zostać poddane analizie z uwagi na ich zablokowanie.

Wreszcie, w odniesieniu do 50 pojazdów wskazanych w załączniku do protokołu kontroli stwierdzono, iż kierujący tymi pojazdami prowadzili je nie lokując karty kierowcy w tachografie, co skutkowało nierejestrowaniem na karcie kierowcy wymaganych danych w zakresie prędkości pojazdu , aktywności kierowcy i przebytej drogi. Stwierdzone przypadki szczegółowo omówiono w pkt 59 załącznika do protokołu kontroli (k. 30 – 34 akt sprawy).

(częściowo wyjaśnienia obwinionego Z. P. – k. 2 -3 , zeznania świadka K. Ł. – k. 145 – 146 , protokół kontroli w Spółce SM (...) wraz z załącznikami – k. 11 – 73)

Następstwem przeprowadzonego postępowania kontrolnego było wydanie przez (...) w K. decyzji z dnia 1 czerwca 2016 r. nr (...) (...). (...) o nałożeniu na przedsiębiorstwo kary pieniężnej w wysokości 25.000 złotych.

Na skutek odwołania SM (...) Spółka z o.o. w W. od przedmiotowej decyzji Główny Inspektor Transportu Drogowego w W. decyzją z dnia 29 grudnia 2016 r. nr (...) (...) uchylił zaskarżoną decyzję w całości i przekazał sprawę do ponownego rozpoznania organowi pierwszej instancji.

Na przedmiotową decyzję skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w K. złożyła SM (...) Spółka z o.o. w W.. Do daty orzekania przez Sąd I instancji przedmiotowa skarga nie została rozpoznana.

(kopia decyzji (...) w K. z dnia 1 czerwca 2016 r. nr (...) (...) (...) – k. 167 – 203, kopia decyzji Głównego Inspektora Transportu Drogowego w W. z dnia 29 grudnia 2016 r. nr(...). (...). (...), pismo oskarżyciela publicznego z dnia 11 kwietnia 2017 r. – k. 148 , pismo (...) w K. z dnia 23 maja 2017 r. – k. 150)

W toku czynności wyjaśniających obwiniony Z. P. nie przyznał się do popełnienia zarzuconych mu czynów i złożył krótkie wyjaśnienia , w których stwierdził, iż w firmie SM (...) Spółce z o.o. pracuje grupa około 200 kierowców, w różnych oddziałach , u różnych klientów na terenie Polski i Europy. Każda grupa kierowców prowadzona jest przez swojego spedytora, a spedytorzy podlegają dyrektorom operacyjnym. W związku z tym on osobiście nie ma bezpośredniego kontaktu z kierowcami, a bieżące zarządzanie ich pracą wykonywane jest przez spedytorów. Spedytorzy odpowiedzialni są za planowanie ich pracy , kontrolę i często na wniosek spedytora kierowców kierują na dodatkowe szkolenia lub kończą pracę z kierowcami, którzy nie stosują się do przepisów o czasie pracy kierowców.

(wyjaśnienia obwinionego Z. P. – k. 2 -3 akt sprawy)

W postępowaniu sądowym Z. P. nie przyznał się do popełnienia zarzuconych mu czynów oraz odmówił składania w sprawie wyjaśnień oraz odpowiedzi na pytania wyjąwszy pytania obrońcy, który pytań do obwinionego nie miał.

(wyjaśnienia obwinionego Z. P. – k. 145)

Z. P. jest mężczyzną 56 letnim . Posiada wykształcenie wyższe. Jest żonaty. Ma dwoje pełnoletnich dzieci. Na jego utrzymaniu pozostaje małżonka. Deklarowane przez obwinionego uposażenie z tytułu zatrudnienia to 10.000 zł miesięcznie brutto. Obwiniony posiada udziały w SM (...) Spółce z o.o. w W..

(dane osobowe obwinionego – k. 2 akt sprawy)

Dokonując ustaleń stanu faktycznego Sąd w zasadniczej mierze oparł się na dołączonych do akt sprawy oraz wyżej opisanych dokumentach. Jedynie w niewielkim zakresie Sąd czyniąc ustalenia stanu faktycznego oparł się wyjaśnieniach obwinionego Z. P., uznając je w przytoczonym zakresie za wiarygodne. Jest rzeczą oczywistą , iż w przypadku wykonywania działalności gospodarczej w rozmiarze właściwym dla SM (...) Spółki z o.o. w W. zarządzający tym podmiotem gospodarczym czy nawet osoba zarządzająca transportem, nie jest fizycznie w stanie sprawować bieżącej , stałej kontroli nad niemal 200 osobową grupą kierowców świadczącą usługi na rzecz wskazanej Spółki. Rozmiar działalności wykonywanej przez SM (...) potwierdzony został również dokumentami sporządzonymi w trakcie kontroli.

Za wiarygodne uznał Sąd zeznania zgłoszonego przez oskarżyciela publicznego świadka K. Ł.. W odniesieniu do okoliczności faktycznych znanych świadkowi są one potwierdzone przez dołączone do akt sprawy dokumenty postępowania kontrolnego.

Sąd zważył, co następuje:

Stosownie do treści art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym odpowiedzialności za wykroczenie podlega osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła,

choćby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń. Wykaz naruszeń, o których mowa w ustępie 3 oraz wysokość grzywien za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 2 do w/w ustawy (art. 92 ust. 4).

Ustalenia stanu faktycznego wskazują, iż w okresie objętym treścią zarzutów Z. P. był zarówno osobą zarządzającą przedsiębiorstwem prowadzonym pod firmą SM (...) Spółka z o.o. w W. jak też był w tym przedsiębiorstwie osobą zarządzającą transportem.

Dla odpowiedzialności za wykroczenie określone treścią art. 92 ust. 3 w/w ustawy konieczne jest aby osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub transportem naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła do powstania takich naruszeń.

Odpowiedzialność sprawcy wykroczenia uwarunkowana jest również ustaleniem, że jego zachowanie jest zawinione (art. 1 § 2 k.w.), a przy tym co najmniej nieumyślnie. Koniecznym zatem jest ustalenie, że sprawca miał zamiar popełnienia wykroczenia, tj. chciał go popełnić bądź przewidując możliwość jego popełnienia godził się na to lub też nie mając zamiaru jego popełnienia popełnił go na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo, że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć (art. 6 § 1 § 2 k.w.).

Ponadto, odpowiedzialność za wykroczenia polegające na zaniechaniu uzależniona jest od istnienia rzeczywistej możliwości zachowania się zgodnie z istniejącym obowiązkiem (wyrok SN z dnia 19 września 2000 roku, sygn. akt V KKN 183/98, Lex). Tak więc, nie jest to odpowiedzialność o charakterze obiektywnym czy gwarancyjnym – stwierdzenie przedmiotowych naruszeń w zakresie czasu pracy kierowców nie jest jedyną ale jedną z przesłanek odpowiedzialności za wykroczenie.

W ocenie Sądu nie budzi wątpliwości, że doszło do licznych naruszeń przepisów w zakresie dotyczącym czasu pracy kierowców realizujących czynności na rzecz Spółki.

Powyższe jednak nie jest wystarczające do przypisania obwinionemu odpowiedzialności za te naruszenia. Pomiędzy zachowaniem (działaniem czy zaniechaniem) obwinionego Z. P., a przedmiotowymi naruszeniami przepisów o czasie pracy kierowców brak jest związku przyczynowo – skutkowego.

W SM (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. prowadzone są działania mające na celu zapewnienie stosowania się przez kierowców do przepisów normujących czas pracy kierowcy. Przede wszystkim przed nawiązywaniem współpracy z kierowcami mającymi odpowiednie kwalifikacje zawodowe oraz przez system doszkalania kierowców w zakresie przepisów regulujących czas pracy kierowców.

Abstrahując od wskazywanego w wyjaśnieniach obwinionego systemu nadzoru na kierowcami, stwierdzić należy, iż obwiniony nie miał możliwości bieżącego reagowania na zachowania kierowców polegające na skracaniu koniecznego czasu wypoczynku, przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, skrócenia dziennego bądź tygodniowego odpoczynku. Takimi danymi mógł dysponować ex post, w szczególności pobierając dane z karty kierowcy czy tachografu cyfrowego. Podobnie dotyczy to sytuacji kierowania pojazdem przez kierowcę bez włożonej karty kierowcy do tachografu. Przedsiębiorca (obwiniony) miał możliwość dyscyplinowania takich kierujących, aż do końca współpracy z nimi ale nie zapobiegało to tym naruszeniom przepisów, które już wcześniej obiektywnie miały miejsce.

Mając na uwadze powyższe, Sąd na zasadzie art. 62 § 3 k.p.s.w. w związku z art. 5 § 1 pkt 2 k.p.s.w., uniewinnił obwinionego Z. P. od popełnienia czynu zarzucanego mu w punkcie pierwszym wniosku o ukaranie.

Odmienne była jednak w większości ocena Sądu w zakresie dotyczącym czynu zarzucanego obwinionemu w punkcie drugim wniosku o ukaranie.

Zgodnie treścią § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz. U. z 2007 r. Nr 159 poz. 1128 ze zm.) dane z kart kierowcy pobiera się co najmniej raz na 28 dni.

W myśl § 3 ust. 1 pkt 1 powołanego rozporządzenia dane z tachografu cyfrowego podmiot pobiera co najmniej raz na 90 dni.

Z kolei § 5 ust. 1 i 2 stanowią, iż pobrane dane, o których mowa w § 3 i 4, podmiot przechowuje w oryginalnym formacie przez okres co najmniej dwunastu miesięcy, licząc od daty ich zarejestrowania w tachografie cyfrowym lub na karcie kierowcy. Podmiot przechowujący dane zapewnia zabezpieczenie tych danych przed ich utratą oraz dostępem osób nieuprawnionych, a także zapewnia takie przechowywanie danych, aby były one czytelne i uporządkowane.

Tymczasem jak wynika z przeprowadzonych czynności kontrolnych w kilkunastu (wyżej opisanych przypadkach) stwierdzono, iż dane z karty kierowcy były pobierane z opóźnieniem, podobnie w kilkunastu przypadkach stwierdzono pobieranie z opóźnieniem i to niekiedy bardzo znacznym, danych z tachografów cyfrowych. Nadto kontrolującym nie przedstawiono pełnej dokumentacji dotyczącej obejmującej dane z tachografów cyfrowych pojazdów z okresu, za jaki Spółka przedmiotowe dane winna obowiązkowo posiadać, część zaś dokumentacji jaka została przedłożona nie mogła zostać poddana analizie albowiem dane zostały zablokowane.

Sąd ma pełną świadomość toczącego się postępowania administracyjnego, w którego toku przedmiotem analizy są min. ustalenia pokontrolne dokonane przez (...) w K.. Zarzut sformułowany w punkcie pierwszym nie odnosi się jednak do pojedynczego przypadku lecz stwierdzone naruszenia, praktycznie w każdej kategorii, miały w istocie charakter niemal hurtowy.

Dla ich zaistnienia, a w szczególności nie może być czynnikiem ekskulpującym obwinionego, nie może być dostatecznym powodem rozmiar prowadzonej przez Spółkę działalności.

Z. P. nie jest w branży transportu ciężkiego nowicjuszem, podobnie jak w sferze zarządzania przedsiębiorstwem tych rozmiarów. Nie po raz pierwszy również występuje przed tutejszym Sądem w charakterze obwinionego w związku z zarzutami popełnienia wykroczeń z art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.

Miał świadomość ciężących na nim obowiązków w zakresie terminowego pobierania danych z kart kierowców i tachografów cyfrowych, w zakresie obowiązku posiadania danych obrazujących aktywność kierowców i pojazdów za określony przedział czasowy oraz tego, że dane te winny być przechowywane w stanie uporządkowanym oraz czytelnym.

Obwiniony miał możliwość takiej organizacji pracy Spółki aby czynności te były wykonywane w sposób prawidłowy i terminowy. Oczywiście nie musiał tego robić (nadzorować) sam. Niewątpliwie jednak miał możliwość pozyskiwania raportów co do wywiązywania się z zadań przez pracowników, którym obowiązki te powierzono oraz wyciągania odpowiednich wniosków czy to organizacyjnych czy to personalnych wobec osób, które z tych obowiązków w sposób właściwy by się nie wywiązywały. Przedmiotowe naruszenia nie występowały na przestrzeni krótkiego okresu czasu uniemożliwiającego właściwą reakcję ze strony zarządzającego transportem.

W ocenie Sądu, w oparciu o poczynione ustalenia stanu faktycznego nie można zasadnie stwierdzić, że Z. P. miał zamiar popełnienia przedmiotowego wykroczenia, tj. chciał go popełnić bądź przewidując możliwość jego popełnienia godził się na to. Przyjąć należy jednak, że obwiniony nie mając zamiaru jego popełnienia popełnił go na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo, że możliwość popełnienia tego czynu mógł przewidzieć.

Mając powyższe na uwadze, Sąd uznał Z. P. za winnego tego, że jako osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie SM (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. w okresie od 2 marca 2015 roku do 31 grudnia 2015 roku w miejscowości W. dopuścił do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość

jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowców poprzez naruszenie obowiązku pobierania danych z urządzenia rejestrującego – karty kierowcy - w odniesieniu do 17 kierowców, naruszenia obowiązku pobierania danych z urządzenia rejestrującego – tachografu cyfrowego – w odniesieniu do 13 pojazdów, nieokazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie pełnych danych z tachografów cyfrowych pojazdów, nie udostępnienie podczas przeprowadzonej kontroli w przedsiębiorstwie pełnych danych o okresach aktywności kierowców, co stanowi wykroczenie z art. 92 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2016 roku, poz. 1907) w związku z załącznikiem nr 2 lp. 16 do ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym i za to na mocy art. 92 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym wymierzył obwinionemu karę grzywny w wysokości 1.000 zł.

Przy wymiarze obwinionemu kary Sąd kierował się dyrektywami jej wymiaru z art. 33 § 1 i 2 k.w. W szczególności, Sąd miał na uwadze, aby wymierzona kara nie przekraczała stopnia winy obwinionego oraz stopnia społecznej szkodliwości czynu, którego się dopuścił. Sąd miał zatem na uwadze rodzaj i rozmiar szkody wyrządzonej wykroczeniem.

Wymierzając obwinionemu karę grzywny w tej wysokości Sąd miał na względzie także sytuację materialną, finansową i rodzinną obwinionego. Wysokość wymierzonej kary grzywny jest zdaniem Sądu dostosowana zarówno do sytuacji rodzinnej, materialnej i majątkowej obwinionego jak i stopnia społecznej szkodliwości czynu, którego się dopuścił.

W ocenie Sądu tak wymierzona kara będzie dostatecznym środkiem dolegliwości penalnej, a równocześnie wychowawczym i zapobiegawczym na przyszłość, przy czym uświadomi ona obwinionemu naganność jego zachowania i zapobiegnie popełnieniu przez niego takich wykroczeń w przyszłości.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w punktach 1 i 2 wyroku .

W przedmiocie kosztów procesu orzeczono jak w punkcie trzecim wyroku po myśli powołanych tamże przepisów.

Sędzia: