

## UZASADNIENIE

Wyrokiem Sądu Rejonowego w Zgierzu z dnia 13 lutego 2018 r. sygn. akt II W 1121/17 B. H. (1) został uznany za winnego zarzucanego mu wykroczenia, polegającego na tym, że w dniu 2 sierpnia 2017 r. podczas kontroli przestrzegania przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów prowadzonej przez funkcjonariuszy (...) Skarbowej w Ł. na terenie autostrady (...) w S. stwierdzono, iż będąc kierowcą samochodu ciężarowego marki M. o nr rej. (...) wraz z cysterną o nr rej. (...) przewoził na autostradzie (...) w S. towar w postaci oleju napędowego w ilości 24.697 litrów, rozpoczynając przewóz bez wymaganego numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie, potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe, wyczerpującego dyspozycję art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz.U. z 2017 r., poz. 708) i za to na podstawie w/w przepisu w zw. z art. 39 § 1 i § 2 k.w. wymierzono mu karę grzywny w wysokości 1.000 zł. Ponadto Sąd obciążył obwinionego kwotą 200 zł tytułem zwrotu kosztów sądowych.

Apelację od powyższego wyroku wniosła obrońca obwinionego, zarzucając naruszenie przepisów postępowania – art. 8 k.p.w. w zw. z art. 7 k.p.k., art. 410 k.p.k. w zw. z art. 82 § 1 k.p.w. a także obrazę prawa materialnego – art. 32 ust. 1 w zw. z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz.U. z 2017 r., poz. 708) w zw. z art. 1 k.w. i wnosząc o uniewinnienie obwinionego od zarzucanego mu czynu, zaś z ostrożności procesowej – rażącą niewspółmierność orzeczonej kary grzywny nawet przy jej orzeczeniu poniżej dolnej granicy ustawowego zagrożenia.

### ***Sąd Okręgowy zważył, co następuje:***

Apelacja okazała się częściowo zasadna.

Nie można podzielić zarzutu obrońcy, iż oskarżony spełnił wszystkie wymogi art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz.U. z 2017 r., poz. 708). Zgodnie z treścią w/w przepisu, kierujący pojazdem w chwili rozpoczęcia przewozu towaru jest obowiązany posiadać numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 7, czyli dokument potwierdzający, że przewóz stanowi przesunięcie międzymagazynowe, wystawiony przez nadawcę towarów, który zawiera w szczególności:

1) dane nadawcy towaru obejmujące:

a) imię i nazwisko albo nazwę,

b) adres zamieszkania albo siedziby;

2) numer identyfikacji podatkowej nadawcy;

3) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaju towaru, pozycji CN lub podkategorii PKWiU, ilości, masy brutto lub objętości towaru;

4) dane adresowe miejsca magazynowania towaru - wysyłki;

5) dane adresowe miejsca magazynowania towaru - przyjęcia.

Jak jednoznacznie wynika z prawidłowych ustaleń Sądu Rejonowego, obwiniony w czasie kontroli przeprowadzonej w dniu 2 sierpnia 2017 r. posiadał numer referencyjny (...) tylko na część przewożonego przez siebie paliwa, czyli na 2.849 litrów, które pozostały w cysternie przy zjeździe do bazy w E. w dniu 1 sierpnia 2017 r. oraz na 1.906 litrów, które nie zostały wydane klientowi R. B..

Wbrew stanowisku obrońcy, nie można przyjąć, że wystarczające było posiadanie przez kierującego jakiegokolwiek numeru (...), gdyż kierowca nie odpowiada za prawidłowość posiadanego numeru referencyjnego. Przy takiej interpretacji nałożenie przez ustawodawcę obowiązku posiadania przez kierującego dokumentów potwierdzających legalność przewozu paliw nie miałyby żadnego sensu. W przedmiotowej sprawie jednak dalsze rozważania w tym przedmiocie są zbędne, bowiem już z notatki służbowej z kontroli, znajdującej się na karcie 1. akt sprawy, wynika jednoznacznie, iż B. H. (1) dobrze wiedział, że nie posiada numeru referencyjnego (...) na pozostałe przewożone paliwo w ilości 24.697 litrów. Jak wynika z treści w/w notatki, obwiniony w czasie kontroli okazał dwa numery (...) na paliwo w ilości łącznej 4.755 l i oświadczył, że pozostałe paliwo stanowi przesunięcie międzymagazynowe, na co okazał dokument MM. Obwiniony tych ustaleń nie kwestionował w toku postępowania. Kontrolerzy jednak stwierdzili nieprawidłowość okazanego dowodu przesunięcia międzymagazynowego wskazując, że dokument ten nie spełnia warunków wskazanych w art. 3 ust. 7 w/w ustawy z dnia 9 marca 2017 r., a ponadto firma będąca odbiorcą towaru nie posiada magazynu w miejscu załadunku. Kwestią mającą zasadnicze znaczenie dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy było zatem w ocenie Sądu Okręgowego ustalenie, czy przewóz paliwa w ilości 24.697 litrów wypełniał warunki przesunięcia międzymagazynowego, a w konsekwencji, czy obwiniony powinien był posiadać również na to paliwo numer referencyjny (...) (którego nie miał), czy też wystarczające było posiadanie dokumentu MM (który B. H. okazał podczas kontroli). Należy stwierdzić, że interpretacja przepisów w/w ustawy bywała niejednoznaczna. Funkcjonariusz Służby Celnej sporządzający notatkę służbową z kontroli w dniu 2 sierpnia 2017 r. uznał, że nie miało miejsca przesunięcie międzymagazynowe, bowiem firma (...), będąca odbiorcą towaru w bazie w E., nie posiada magazynu w miejscu załadunku (zakupu). Obrońca natomiast załączył do apelacji wydruk tzw. scenariuszy dostaw z Platformy Usług (...), które zawierają różne możliwe w praktyce stany faktyczne (przypadki) oraz odpowiadające im rozwiązania – wskazanie czy i kto w konkretnej sytuacji dokonuje zgłoszenia przewozu i wydaje konkretny dokument. W wykazie w/w scenariuszy dostaw w pozycji 10. (k. 131) znajduje się opis przypadku zgodny z sytuacją zaistniałą w przedmiotowej sprawie. Z w/w opisu wynika, że ustawodawca nie wymaga, aby dana firma była właścicielem magazynów w miejscu załadunku (tankowania paliwa) i w miejscu docelowym dostawy, a jedynie – żeby firma ta była właścicielem paliw na obydwu bazach. Przesunięcie międzymagazynowe ma zatem miejsce wówczas, gdy firma przemieszcza swoje paliwa (bez sprzedaży) z jednej bazy do drugiej. Wobec braku w materiale dowodowym sprawy jednoznacznej informacji, czy firma (...) była właścicielem paliwa zatankowanego w bazie w E. w dniu 2 sierpnia 2017 r., Sąd Okręgowy uzupełnił w tym zakresie postępowanie dowodowe. Z pisma (...) S.A. z dnia 22 czerwca 2018 r. (k. 146) wynika, że spółka ta świadczy usługi polegające na rozładunku, magazynowaniu i załadunku paliw płynnych będących własnością innych podmiotów gospodarczych. Jako usługodawca spółka realizuje pisemne dyspozycje właściciela produktu, określające ilość i rodzaj paliwa oraz dane osoby upoważnionej do jego odbioru. Paliwo odebrane przez (...) Skorupa w dniu 2 sierpnia 2017 r. z Bazy (...) w E. na podstawie dowodu wydania nr (...) stanowiło własność (...) S.A. Skoro zaś właściciel paliwa zlecił spółce (...) S.A. jego wydanie Spółce (...), to oznacza, że w/w paliwo przed zatankowaniem do cysterny kierowanej przez obwinionego musiało zostać wcześniej zbyte przez (...) S.A. na rzecz (...) Skorupa, czyli w chwili tankowania stanowiło już własność nabywcy i jako takie mogło stanowić przedmiot przekazania międzymagazynowego. Potwierdzeniem powyższego jest adnotacja uczyniona na ostatniej stronie protokołu kontroli (k. 26-28 i 152-154) przez pracownika (...) Skorupa, zajmującego się zgłoszeniami przewozów – M. N., zgodnie z którą zakwestionowane w toku kontroli paliwo było własnością (...) Skorupa i było przewożone zgodnie z dokumentem MM. Wobec powyższego nie było podstaw do przyjęcia, jak uczynił to Sąd Rejonowy, że obwiniony rozpoczął przewóz 24.697 litrów paliwa nie posiadając wymaganego numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie, potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe. Jedynym dokumentem, jaki B. H. (1) musiał bowiem posiadać na przewóz w/w paliwa, był dokument MM potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe, który obwiniony miał i okazał kontrolerom. Trzeba jednak wskazać, że dokument ten nie spełniał wszystkich wymogów określonych w art. 3 ust. 7 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów i wbrew stanowisku obrońcy, fakt ten obciąża wyłącznie obwinionego. Nie można argumentować, że obwiniony miał tylko obowiązek posiadać stosowny dokument, nawet jeśli był on wadliwie wypełniony. Taka interpretacja przepisu ustawy czyniłaby niemożliwą jakąkolwiek odpowiedzialność kierowcy za treść dokumentów, którymi się legitymuje, to zaś z oczywistych względów nie mogło być intencją ustawodawcy. Obwiniony, jako kierowca, sam skorygował ilość paliwa wpisaną do dokumentu MM, co

oznacza, że do niego należała kontrola zgodności ilości paliwa aktualnie znajdującego się w cysternie z dokumentacją i mógł dokonywać na tym dokumencie (który był zresztą wypełniony pismem ręcznym), własnych wpisów. Oznacza to, że to B. H. (1) był odpowiedzialny za zgodność dokumentu MM z obowiązującymi przepisami. Jak już wyżej wskazano, kierujący pojazdem w chwili rozpoczęcia przewozu towaru jest obowiązany posiadać numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 7, czyli dokument potwierdzający, że przewóz stanowi przesunięcie międzymagazynowe, wystawiony przez nadawcę towarów, który zawiera w szczególności: dane nadawcy towaru obejmujące imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby, numer identyfikacji podatkowej nadawcy, dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaju towaru, pozycji CN lub podkategorii PKWiU, ilości, masy brutto lub objętości towaru, dane adresowe miejsca magazynowania towaru – wysyłki, dane adresowe miejsca magazynowania towaru - przyjęcia. Prawidłowa treść dokumentu MM jest zatem wyraźnie określona przez przepisy. W dokumencie posiadanym w czasie kontroli przez B. H. (1) brakowało części wymaganych przez ustawę danych, a mianowicie oznaczenia jednostki miary przewożonego paliwa oraz danych adresowych miejsca magazynowania towaru – wysyłki i danych adresowych miejsca magazynowania towaru – przyjęcia. Nie można uznać, aby warunek ten spełniały wpisy „Bl(?)PP E.” i (...), bowiem brak było konkretnych adresów w/w baz. Ogólnie dokument MM był przy tym wypełniony bardzo niestarannie. Wobec braku części danych wymaganych przez przepisy, nie można było uznać, iż obwiniony w czasie kontroli posiadał zgodny z wymogami dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe i w tym zakresie zarzut postawiony B. H. (1) okazał się trafny.

Z uwagi na powyższe Sąd Okręgowy zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że przyjął, iż obwiniony rozpoczął przewóz towaru bez wymaganego dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe, spełniającego warunki określone w art. 3 ust. 7 pkt 3, 4 i 5 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz.U. 2017 r., poz. 708), a jednocześnie orzeczoną wobec B. H. (1) karę grzywny obniżył do 300 złotych. Sąd Okręgowy uznał, iż kara grzywny w takim, stosunkowo niskim wymiarze, jest adekwatna do stopnia zawinienia obwinionego. Należało też uwzględnić fakt, że w/w ustawa weszła w życie w niedługim czasie przed kontrolą a wynikające z niej wymogi były nowością zarówno dla pracowników firm (w tym kierowców, których obciążono poważnymi konsekwencjami finansowymi braków w posiadanej dokumentacji), jak i dla osób kontrolujących przestrzeganie nowych przepisów, czego dowodzą różnice w ich interpretacji.

W pozostałej części zaskarżony wyrok został utrzymany w mocy.

Jednocześnie, z uwagi na częściową zasadność apelacji, Sąd zasądził od B. H. (1) na rzecz Skarbu Państwa kwotę 100 złotych tytułem częściowych kosztów sądowych za obie instancje, zaś w pozostałej części obwinionego od tych kosztów zwolnił.