

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 grudnia 2015 r.

Sąd Rejonowy w Dębicy Wydział II Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Agnieszka Wilk-Król

Protokolant: st. sekr. sądowy Marcin Foryński-Kastoris

po rozpoznaniu w dniu 30.12.2015 r.

sprawy przeciwko **L. K. (1)**, synowi B. i A.,
ur. (...) w D.

oskarżonemu o to, że:

w okresie od 26 marca 2014 r. do 28 maja 2014 r. w D. woj. (...), pełniąc funkcję komisarza odbiorczego taboru kolejowego

w Zakładzie Produkcyjno- (...) i (...)

M. D. sp.j. z siedzibą w D., wbrew obowiązкови wynikającemu

z Upoważnienia Dyrektora Naczelnego Zakładu Produkcyjno- (...) i (...) M. D. sp.j. do odbioru technicznego pojazdów kolejowych po wykonanych naprawach okresowych, wydanego w oparciu o przepis art. 24 ustawy z dnia 28 marca 2003 r.

o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.) wystawił świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych, zbudowanych

z elementów złomowych, poprzez co dopuścił do ruchu pojazdy kolejowe,
a to:

1. w dniu 26 marca 2014 r. wystawił świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr TABOR/LK- (...) dotyczące pojazdu kolejowego

o numerze (...) - (...) wskazując, iż pojazd ten jest sprawny technicznie,

2. w dniu 22 kwietnia 2014 r. wystawił świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr TABOR/LK- (...) dotyczące pojazdu kolejowego

o numerze (...) - (...) wskazując, iż pojazd ten jest sprawny technicznie,

3. w dniu 28 maja 2014 r. wystawił świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr TABOR/LK- (...) dotyczące pojazdu kolejowego

o numerze (...) - (...) wskazując, iż pojazd ten jest sprawny technicznie,

tj. o czyn z art. 179 kk w zw. z art. 91 § 1 kk

I. na podstawie art. 66 § 1 kk i art. 67 § 1 kk w zw. z art. 4 § 1 kk **warunkowo umarza** na okres 1 (jednego) roku próby postępowanie karne przeciwko L. K. (1) oskarżonemu o wyżej opisany czyn z art. 179 kk w zw. z art. 91 § 1 kk;

II. na podstawie art. 627 kpk i art. 629 kpk w zw. z art. 7 ustawy

o opłatach w sprawach karnych **zasądza** od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w całości w kwocie 4356,02 zł (cztery tysiące trzysta pięćdziesiąt sześć złotych i dwa grosze).

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 30 grudnia 2015 r.

I.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

M. D. (2) prowadzi działalność gospodarczą (...) sp. z o.o. z siedzibą w D. i jest Prezesem Zarządu w tej spółce oraz jednocześnie Dyrektorem Naczelnego Zakładu Produkcyjno- (...) i (...) M. (...) spółka jawna z siedzibą w D.. Oskarżony Ł. K. (1) zatrudniony jest na stanowisku komisarza odbiorczego oraz inspektora działu kontroli jakości w firmie (...). M. D. (2), jako Dyrektor w spółce jawnej, o której mowa powyżej, upoważnił oskarżonego Ł. K. (1) do dokonywania odbioru technicznego pojazdów kolejowych po przeprowadzonych naprawach. Ł. K. (1) po dokonaniu oceny stanu technicznego pojazdów kolejowych, wystawiał świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego, który to dokument był jednym z istotnych dokumentów, niezbędnym do wydania stosownej decyzji organu centralnego o dopuszczeniu pojazdu kolejowego do ruchu jako pojazdu sprawnego technicznie i rejestracji pojazdu.

W dniach 28 marca 2014 r., 25 kwietnia 2014 r. i 30 maja 2014 r. M. D. (2), działając w imieniu wyżej wskazanej spółki jawnej, złożył w Urzędzie Transportu Kolejowego w W. wnioski o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji i nadania europejskiego numeru pojazdu. Wnioski dotyczyły trzech lokomotyw o numerach fabrycznych (...)- (...), (...)- (...), (...)- (...). Z treści dokumentów przedłożonych przez M. D. (2) wynikało, że Zakład Produkcyjno- (...) i (...) M. (...) spółka jawna z siedzibą w D. nabył od PPHU (...) z siedzibą w W. części staroużyteczne z lokomotyw (...). Tymczasem, jak się dopiero później okazało w toku czynności kontrolnych, M. D. (2) nabył od J. S. części - ale w postaci złomu stalowego użytkowego, stanowiącego elementy uszkodzonych różnego rodzaju części z lokomotyw (...), które następnie poddawane były regeneracji i montowane do pojazdów kolejowych jako pełnowartościowy pod względem technicznym materiał, niezbędny do eksploatacji pojazdów.

Nadto, jako załączniki do wniosku o rejestrację do Urzędu Transportu Kolejowego w W., M. D. (2) przedłożył m.in. świadectwa sprawności technicznej tych pojazdów kolejowych, wystawionych przez Ł. K. (1). Ł. K. (1) bowiem w okresie od 26 marca 2014 r. do 28 maja 2014 r., jako komisarz odbiorczy taboru kolejowego, wbrew obowiązkowi wynikającemu z upoważnienia do odbioru technicznego pojazdów kolejowych, po wykonanych naprawach okresowych, wystawił świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych, zbudowanych z elementów złomowych, poprzez co dopuścił do ruchu, w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, pojazdy kolejowe o numerach: TABOR/LK- (...), TABOR/LK- (...), TABOR/LK- (...). Stan zagrożenia bezpieczeństwa wynikał przede wszystkim z faktu nie wykonania wszelkich wymaganych przepisami prób i badań pojazdu kolejowego oraz pominięcia przypadków przekroczenia wartości dopuszczalnych pomiarów. Lokomotywy, będące przedmiotem niniejszej sprawy, nie miały bowiem wykonanej naprawy głównej, co upoważniałoby do dopuszczenia ich do eksploatacji na podstawie procedur badań dla naprawy głównej. Przedmiotowe lokomotywy były pojazdami nowo budowanymi, z czego wynikała konieczność zastosowania innych procedur, o wiele szerszych, a parametry techniczne poszczególnych elementów, podzespołów i zespołów powinny mieć wartości wyłącznie konstrukcyjne. Zatem, nie zostało wykonanych szereg badań technicznych montowanych do tych pojazdów kolejowych części i nie dokonano szczegółowych pomiarów ich parametrów. Pojazdy kolejowe, o których powyżej mowa, były użytkowane i były wykonywane jazdy próbne z pominięciem Ośrodków (...), jako obszarów specjalistycznych przeznaczonych do testowania tego typu pojazdów. (...) spółka jawna T. D., jak i spółka z o.o. (...), nie były prawidłowo przygotowane do wykonania prac o tak szerokim zakresie, jakiego wymaga budowa, a nawet naprawa główna lokomotyw. Z tych wszystkich przyczyn, brak było podstaw do wystawienia przez oskarżonego Ł. K. (1) świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych, potwierdzających sprawność techniczną pojazdów, o których mowa powyżej. Dopuszczenie tych pojazdów kolejowych do ruchu kolejowego stwarzało zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w W. nadał zgłoszonym przez M. D. (2) pojazdom kolejowym europejskie numery pojazdów ((...)) dla pojazdów dopuszczonych po raz pierwszy do eksploatacji na terenie RP oraz pojazdy te zostały zarejestrowane w Krajowym Rejestrze (...). W toku czynności kontrolnych przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego w W., ustalono jednakże, iż pojazdy wprowadzone do eksploatacji przez M. D. (2), zostały zbudowane z części złomowych, pochodzących z wyeksploatowanych i niesprawnych części, które uprzednio zostały poddane naprawie i regeneracji. W związku z powyższym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w W., co do tych trzech pojazdów kolejowych, wydał decyzje o wyłączeniu ich z eksploatacji, które to decyzje były zaopatrzone w rygor natychmiastowej wykonalności.

(**dowód:** wyjaśnienia oskarżonego Ł. K. k. 555–557, opinia biegłego k. 489-507, zeznania świadków: J. S. k. 64-65, k. 417-418, M. T. k. 72-76, F. B. k. 225-227, K. T. k. 259-266, J. W. k. 267-269, B. L. k. 480-481, wyjaśnienia M. D. k. 550-552, kopie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w W. k. 80-96, dokumenty z postępowania kontrolnego k. 97-128, dokumentacja (...) o likwidacji środków trwałych k. 158-249, informacja k. 255, k. 487, k. 488 Informacja Prezesa z załącznikami k. 420-423, dokumentacja dotycząca jazdy próbnej k. 514-519, dokumentacja dotycząca rejestracji pojazdów k. 528-530, zawiadomienie z załącznikami k. 1-43, k. 48-62)

M. D. (2) był uprawniony do upoważnienia Ł. K. (1) do dokonywania odbioru technicznego pojazdów kolejowych po przeprowadzonych naprawach, stosownie do art. 24 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

M. D. (2) został skazany wyrokiem tut. Sądu Rejonowego w Dębicy z dnia 4.11.2015 r. (sygn. II K 373/15) na karę łączną grzywny za to, że :

I. w bliżej nieustalonych dniach i miesiącach, w okresie od 3.06.2013r. do 28.03.2014 r. w D., woj. (...) działając w sposób podobny, w krótkich odstępach czasu, przerobił faktury VAT wystawione przez PPHU- (...) o numerach: (...) wystawioną w dniu 3.06.2013 r., (...) wystawioną w dniu 12.06.2013 r. i (...) wstawioną w dniu 11.12.2013 r., dokumentujące zakup przez Zakłady Produkcyjno- (...) i (...) M. D. sp. j. z siedzibą w D., złom stalowy użytkowy w postaci uszkodzonych części lokomotyw, w ten sposób, iż dokonał przerobienia zapisu w tych dokumentach, w zakresie nazwy towaru będącego przedmiotem sprzedaży wpisując, iż przedmiotem tej sprzedaży były części staroużyteczne lokomotyw (...), a następnie w dniach 28 marca 2014r., 25 kwietnia 2014 r., 30 maja 2014 r. przedłożył tak przerobione dokumenty jako załączniki do wniosków o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji w Urzędzie Transportu Kolejowego w W., przez co wyłudził do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w W. poświadczenie nieprawdy i wydanie w dniu 8 kwietnia 2014 r. „Raportu z nadania Europejskiego Numeru Pojazdu ((...)) dla pojazdu kolejowego” dotyczącego pojazdu o numerze (...)- (...), wydanie w dniu 8 maja 2014 r. „Raportu z nadania Europejskiego Numeru Pojazdu ((...)) dla pojazdu kolejowego” dotyczącego pojazdu o numerze (...)- (...) i wydanie w dniu 16 czerwca 2014 r. „Raportu z nadania Europejskiego Numeru Pojazdu ((...)) dla pojazdu kolejowego” dotyczącego pojazdu o numerze (...)- (...), po uprzednim podstępny wprowadzeniu w błąd osób w/w organu centralnego, uprawnionego do wystawienia w/w dokumentów, tj. za przestępstwo z art. 270§1 k.k., art. 272 k.k. w zw. z art. 11§2 k.k. w zw. z art. 91§1 k.k. w zw. z art. 4§1 k.k.

II. w okresie od 3.06.2013 r. do 28.03.2014 r. w D. woj. (...) działając w sposób podobny, w krótkich odstępach czasu, z góry powziętego zamiaru, dopuścił do eksploatacji i ruchu lokomotywy (...) o numerach (...)- (...), (...)- (...), (...)- (...) zbudowane z elementów złomowych, czym nieumyślnie spowodował bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu kolejowym, tj. za przestępstwo z art. 174§2 k.k. w zw. z art. 12 k.k.

(**dowód:** wyrok SR w Dębicy z dnia 4.11.2015 r. k. 670- 673)

Oskarżony Ł. K. (1) ma 34 lata. Z zawodu jest fizykiem. Zatrudniony jest na stanowisku komisarza odbiorczego oraz inspektora działu kontroli jakości w firmie (...) i z tego tytułu osiąga wynagrodzenie miesięczne w wysokości ok. 2.500 zł. Uprzednio nie był karany. Nie leczony psychiatrycznie, neurologicznie i odwykowo.

(**dowód:** - dane osobopoznawcze – k.555-557, karta karna – k. 542)

II.

Oskarżony Ł. K. (1) przyznał się do popełnienia zarzucanych mu czynów i wyjaśnił, iż faktycznie nie dopełnił wszystkich procedur związanych z oceną stanu technicznego lokomotyw, wskazując przy tym, iż taka sytuacja zdarzyła mu się pierwszy raz, a pracuje na tym stanowisku od 7 lat i do swoich obowiązków podchodzi z dużą rzetelnością. Oskarżony wyjaśnił również, iż w związku z tą sytuacją w całym zakładzie zostały wprowadzone dokładniejsze procedury i wykluczone jest, by podobna sytuacja mogła powtórzyć się w przyszłości.

Sąd dał wiarę wyjaśnieniom oskarżonego Ł. K. (1), znajdując one bowiem odzwierciedlenie w wiarygodnych zeznaniach pozostałych świadków, jak również w opinii biegłego z zakresu eksploatacji, naprawy oceny stanu technicznego pojazdów kolejowych oraz w pozostałym wiarygodnym materiale dowodowym.

Także wyjaśnienia oskarżonego M. D. (2), który przyznał się do zarzucanych mu czynów, zasługują na uwzględnienie, jako znajdujące odzwierciedlenie w pozostałym wiarygodnym materiale dowodowym. M. D. (2) złożył wniosek o dobrowolne podanie się karze łącznej grzywny, do którego to wniosku Sąd Rejonowy w Dębicy przychylił się w sprawie o sygn. II K 373/15.

Sąd przyznał walor wiarygodności zeznaniom J. S., M. T., F. B., K. T., J. W. oraz B. L., którzy w sposób szczerzy i jednoznaczny zeznali o informacjach posiadanych w przedmiotowej sprawie. Świadkowie Ci obiektywnie przedstawili wszystkie zapamiętane przez nich fakty dotyczące tej sprawy, a ich zeznania znajdują odzwierciedlenie w wiarygodnej dokumentacji znajdującej się w aktach sprawy.

Sąd uznał w pełni za wiarygodną opinię pisemną biegłego sądowego z zakresu eksploatacji, naprawy oceny stanu faktycznego kolejowych pojazdów szynowych oraz obiektów zaplecza technicznego inż. R. M., który po dogłębnej i skrupulatnej analizie materiału dowodowego, sprecyzował jasne i rzeczowe wnioski, z których wynika jednoznacznie, kto przyczynił się do powstania zagrożenia. Tak jak podkreślono, przedstawiona ekspertyza rozwiązała problemy badawcze w oparciu o całokształt materiału dowodowego, przy uwzględnieniu aktualnej wiedzy technicznej. Biegły w oparciu o udostępniony mu materiał dowodowy, a także swoją wiedzę fachową ustalił, że stan zagrożenia bezpieczeństwa wynikał przede wszystkim z faktu nie wykonania wszelkich wymaganych przepisami prób i badań pojazdu kolejowego oraz pominięcia przypadków przekroczenia wartości dopuszczalnych pomiarów, co szczegółowo zostało przedstawione w opinii.

W ocenie Sądu, opinia biegłego inż. R. M. jest jasna, rzetelna, wnikliwa i w sposób wyczerpujący odpowiadająca na postawione biegłemu pytania, a wnioski w niej zawarte w istotny sposób przyczyniły się do tworzenia ustaleń faktycznych sprawy i ustalenia odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie. Dlatego też, Sąd uznał ją w całości za wiarygodną.

Za wiarygodne w całości, Sąd uznał również dowody w postaci załączonych do akt sprawy dokumentów, które stały się podstawą do ustalenia stanu faktycznego sprawy, a ponadto nie były kwestionowane przez żadną ze stron, nie budziły również wątpliwości Sądu.

III.

Sąd zważył, co następuje:

Podsumowując dotychczasowe rozważania należy dojść do przekonania, że zebrany w sprawie materiał dowodowy dał podstawy do przypisania Ł. K. (1) popełnienia przestępstwa z art. 179 k.k. w zw. z art. 91§1 k.k.

Treścią obowiązku wskazanego w art. 179 k.k. jest ochrona bezpieczeństwa komunikacyjnego przez sprawowanie pieczy nad stanem pojazdów uczestniczących w ruchu lądowym, wodnym i lub powietrznym. Czyn ten może zostać popełniony w ten sposób, że sprawca wbrew ciężącemu na nim obowiązkowi dopuszcza do ruchu pojazd, którego stan stwarza bezpośrednio zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu.

Z materiału dowodowego zebranego w sprawie, w sposób nie budzący jakiegokolwiek wątpliwości wynika, że oskarżony Ł. K. (1) w okresie od 26 marca 2014 r. do 28 maja 2014 r., jako komisarz odbiorczy taboru kolejowego, wbrew obowiązкови wynikającemu ze stosownego dokumentu, tj. upoważnienia do odbioru technicznego pojazdów kolejowych, po wykonanych naprawach okresowych, wystawił świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych, zbudowanych z elementów złomowych, poprzez co dopuścił do ruchu, w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, pojazdy kolejowe o numerach: TABOR/LK- (...), TABOR/LK- (...), TABOR/LK- (...).

Sąd przyjął, iż przypisane oskarżonemu przestępstwa pozostają w ciągu przestępstw, albowiem sprawca popełnił przestępstwa w sposób podobny, w krótkich odstępach czasu.

Zawinienie Ł. K. (1) nie budzi wątpliwości. Jest on osobą dorosłą, poczytalną i w pełni świadomą zagrożenia płynącego z sytuacji przekroczenia przepisów regulujących bezpieczeństwo w komunikacji. Ł. K. (1) miał możliwość zachowania zgodnego z prawem. Nie zachodziła żadna z okoliczności, która by wyłączała bezprawność, albo jego winę. Uwzględniając okoliczności przedmiotowej sprawy, dużą rolę w tym całym procederze M. D. (2), Sąd doszedł do przekonania, iż stopień winy Ł. K. (1) i stopień społecznej szkodliwości jego czynu nie był znaczny i wobec nie budzących wątpliwości co do okoliczności popełnienia tego czynu, Sąd postanowił warunkowo umorzyć postępowanie wobec Ł. K. (1) na okres próby 1 roku. Oskarżony przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, nie był dotychczas karany, a jego dotychczasowy spokojny i bez konfliktów z prawem sposób życia, uzasadniają przypuszczenie, że pomimo warunkowego umorzenia będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni kolejnego przestępstwa. W ocenie Sądu, okoliczności przedmiotowej sprawy, pozwalają na przyjęcie, iż dopuszczenie się przez oskarżonego zarzucanego mu przestępstwa, miało w jego życiu charakter incydentalny. Sąd dostrzegł niewłaściwość w postępowaniu oskarżonego Ł. K. (1), ale uznał, że właśnie wskutek poddania go rocznemu okresowi próby, nie popełni on ponownie przestępstwa. W przekonaniu Sądu, poddanie pod kontrolę zachowania oskarżonego przez ten okres czasu, posłuży oddziaływaniu wychowawczemu wobec oskarżonego i pozwoli ugruntować w nim postawę zachowania społecznie pożądanego i akceptowalnego.

Na marginesie należy zauważyć, iż art. 4§1 k.k. nakazuje stosowanie ustawy względniejszej względem sprawcy, w przypadku kolizji ustaw karnych w czasie. Przy ocenie „względności ustawy” należy brać pod uwagę wszystkie prawnokarne instytucje porównywanych ustaw, które mogłyby mieć zastosowanie do danego sprawcy, tj. nie tylko samo zagrożenie karą. Zarówno pod rządami starej ustawy, jak i nowej ustawy, możliwe było wobec sprawcy przestępstwa z art. 179 k.k. zastosowanie warunkowego umorzenia postępowania, z tym, że w świetle uregulowań zawartych w ustawie „nowej” w art. 67§3 k.k., korzystniejszą dla sprawców, a w konsekwencji względniejszą ustawą dla oskarżonego Ł. K. (1) jest ustawa „stara”. Stąd przyjęcie w kwalifikacji art. 4§1 k.k.

Ponieważ Ł. K. (1) uzyskuje comiesięczny dochód w wysokości ok. 2.500,00zł, Sąd obciążył go kosztami postępowania w całości w kwocie 4356,02 zł. W ocenie Sądu, poniesienie kosztów sądowych dla oskarżonego w całości, nie będzie dla niego i jego rodziny zbyt uciążliwe.