

Sygn. akt VW 2013/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2014 r.

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

w składzie:

Przewodniczący SSR Klaudia Milek

Protokolant: Beata Lechowicz

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 4 grudnia 2014 r. sprawy, przeciwko Ł. R. s. N. i D. z domu K. ur. (...) w W.

obwinionego o to że:

W dniu 11 marca 2014 roku około godz. 09.25 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., 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. 04.09.2013r.

orzeka

I. obwinionego Ł. R. 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.

II. Zwalnia obwinionego od opłaty , koszty postępowania przejmuje na rachunek Skarbu Państwa.

Sygn. akt V W 2013/14

UZASADNIENIE

Ł. R. został obwiniony o to, że w dniu 11 marca 2014 roku około godz. 09.25 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., 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:

Ł. R. prowadzi działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych. W dniu 11 marca 2014 roku około godz. 09.25 w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą przebywał on na terenie hali przylotów (...) im. (...) w W., gdzie zaproponował napotkanemu mężczyźnie skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych. Następnie udał się z w/w mężczyzną w kierunku parkingu wielopoziomowego. Zachowanie Ł. R. zaobserwował funkcjonariusz Policji post. I. C., który pełnił wówczas służbę w rejonie Komisariatu Policji (...) patrolując rejon podjazdów przed halą przylotów L. C. w W.. Z uwagi na to, iż Ł. R. swoją działalność prowadził bez zgody zarządzającego (...) im. (...) w W. Przedsiębiorstwa Państwowego (...) został na niego nałożony mandat karny kredytowany w wysokości 500 złotych. Ł. R. skorzystał z przysługującego mu prawa i nie przyjął mandatu.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowych wyjaśnień obwinionego Ł. R. /k. 27, 29, 30/, zeznań świadka I. C. /k. 30, 8v/, a także notatek urzędowych /k. 1, 12/ oraz płyty CD /k. 10/.

Przesłuchany przed Sądem obwiniony Ł. R. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W toku rozprawy głównej obwiniony zmienił jednak swoje stanowisko i przyznał się do winy. W złożonych wyjaśnieniach potwierdził swoją obecność na miejscu zdarzenia. Przyznał również, iż prowadził wówczas działalność gospodarczą. Wskazał on przy tym, iż według posiadanej przez niego wiedzy, działalności gospodarczej nie można prowadzić wewnątrz hali przylotów. Zakaz ten nie obowiązuje jednak na zewnątrz hali. Z uwagi na to, iż w czasie zdarzenia stał on w okolicach znaku taxi, nie przebywał wówczas na terenie hali. Oświadczył on przy tym, iż nie należy do żadnej korporacji taksówkowej.

Po odtworzeniu nagrania z monitoringu obwiniony potwierdził, iż pierwsze zapytanie klienta było na zewnątrz hali, natomiast później klient chciał iść do bankomatu, w czym obwiniony mu towarzyszył. /k. 27, 29, 30 wyjaśnienia obwinionego Ł. R./

Ł. R. ma 29 lat. Ukończył studia logistyczno-ekonomiczne. Prowadzi własną działalność gospodarczą, z której osiąga miesięczny dochód w wysokości około 2.000 złotych. Jest kawalerem. Nie był leczony psychiatrycznie ani odwykowo. Nie był również karany. /k. 27 wyjaśnienia obwinionego Ł. R./

Sąd zważył co następuje:

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

Sąd dał wiarę jedynie tym wyjaśnieniom obwinionego, w których przyznał on, iż w dniu zdarzenia faktycznie podejmował czynności związane z prowadzoną przez niego działalnością gospodarczą. Jednocześnie Sąd odmówił wiarygodności pozostałej części wyjaśnień obwinionego. Według Sądu wyjaśnienia obwinionego są przyjętą przez niego linią obrony i obliczone są na uniknięcie odpowiedzialności za zarzucone mu wykroczenie. Są one niezgodne z pozostałymi zebranymi w sprawie dowodami, a także z definicją legalną lotniska wyrażoną w art. 2 pkt 4 ustawy Prawo Lotnicze.

Przy ustalaniu stanu faktycznego w sprawie Sąd wziął pod uwagę zeznania funkcjonariusza Policji I. C., który w dniu zdarzenia brał udział w interwencji z udziałem obwinionego. Podstawę ustaleń stanowiły także dołączone do akt sprawy źródła pozasobowe z dokumentów w postaci: notatek urzędowych oraz płyty CD.

Analizując osobowe źródła dowodowe Sąd Rejonowy dał całkowitą wiarę zeznaniom funkcjonariusza policji I. C.. Choć świadek nie pamiętał na rozprawie głównej okoliczności zdarzenia, to jednak po odczytaniu złożonych w postępowaniu wyjaśniającym zeznań, przypomniał sobie interwencję i potwierdził ich autentyczność. Zeznania jego złożone w postępowaniu wyjaśniającym i potwierdzone przed Sądem są spójne, logiczne i tworzą całość. Wskazać należy przy tym, iż funkcjonariusz policji I. C., należycie wykonując swoje obowiązki służbowe, zareagował na popełnione przez obwinionego wykroczenie. Była to bezpośrednia przyczyna podjętych przez niego działań, które zostały udokumentowane. Ponadto świadek nie jest zainteresowany rozstrzygnięciem jakie mogłoby zapaść w sprawie, bowiem jest osobą postronną. Brak było zatem podstaw do uznania, że świadek ten, w celu doprowadzenia do skazania niewinnej osoby, fałszywie oskarżył Ł. R. o czyn, których w rzeczywistości w/w nie popełnił. Zeznania I. C. 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. Z notatki urzędowej bezpośrednio wynika, iż obwiniony odbył rozmowę z pasażerem przebywając na terenie hali przylotów i wraz z nim udał się w kierunku parkingu wielopoziomowego.

Zeznania świadka I. C. należało uznać za logiczne i spójne. Odpowiadają one zasadom doświadczenia życiowego i korespondują z notoryjnością spraw podobnych.

Zeznania w/w świadka oraz informacje zawarte w sporządzonej przez niego notatce urzędowej znalazły swoje potwierdzenie w nagraniu z monitoringu oraz treści notatki urzędowej sporządzonej przez asp. J. W. z Komisariatu Policji (...).

Na nagraniu z kamery 913 monitoringu lotniska zarejestrowano jak obwiniony prowadzi przez halę przylotów Terminala A L. C. w W. nieznanego mężczyznę z walizką w kierunku wyjścia. Na kamerze 893 zarejestrowano jak mężczyzna ten wychodzi z obwinionym oraz jak obaj mężczyźni udają się w kierunku parkingów samochodowych. /k. 12 notatka urzędowa, k. 10 płyta CD/

Dowody te należało uznać za w pełni wiarygodny materiał dowodowy. Żadna ze stron nie kwestionowała przy tym ich zgodności ze stanem faktycznym, zaś Sąd nie znalazł powodów, które podważałyby wiarygodność tych dokumentów.

Obwinionemu Ł. R. 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. 4.09.2012 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 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 umożliwi 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 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 w (...) im. (...) w W. ul. (...) 1, które polegało na proponowaniu napotkanemu mężczyźnie, skorzystanie z wykonywanych przez niego usług transportowych, było związane bezpośrednio z wykonywaną przez niego działalnością gospodarczą z zakresu usług transportowych, którą obwiniony prowadzi w sposób zarobkowy, ciągły oraz zorganizowany. Zarzucone wnioskiem o ukaranie działania Ł. R. 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., Ł. R. 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”, jak również z powszechnej wiedzy. 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 (...)).

Wskazać należy także, iż gdyby przyjąć, że obwiniony zarzuconego mu czynu dopuścił się przed halą przylotów, miejsce to również zgodnie z wyrażoną powyżej definicją legalną lotniska, stanowiło teren (...) w W..

Badając niniejszą sprawę Sąd również nie miał również 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 Ł. R. w dniu 11 marca 2014 roku około godz. 09.25 w W. przy ul. (...) 1 na terenie L. C., wbrew zakazowi prowadził działalność gospodarczą z zakresu usług transportowych bez zgody zarządzającego lotniskiem. Swoim zachowaniem wypełnił on znamiona czynu określonego w art.: 210 ust. 1 pkt 5a ustawy Prawo Lotnicze w zw. z § 2 ust. 1 pkt 6b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

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 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.

Mając na uwadze zasady słuszności, Sąd, stosownie do przepisów art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw zwolnił obwinionego od opłaty oraz pozostałych kosztów sądowych, przejmując je na rzecz Skarbu Państwa.

Mając powyższe na względzie orzeczono jak w sentencji.