

Sygn. akt *XVII AmE 119/21*

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 czerwca 2022 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie, XVII Wydział Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
w składzie:

| | |
|------------------|---|
| Przewodniczący – | Sędzia SO Anna Maria Kowalik |
| Protokolant – | Starszy sekretarz sądowy Joanna Preizner - Offman |

po rozpoznaniu 29 czerwca 2022 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **Przedsiębiorstwa (...) sp.j. w O.**

przeciwko **Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki**

o wymierzenie kary pieniężnej

na skutek odwołania powoda od decyzji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki z 22 grudnia 2020 r. Nr (...)

1. oddala odwołanie;
2. zasądza od Przedsiębiorstwa (...) spółki jawnej w O. na rzecz Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki kwotę 720,00 zł (siedemset dwadzieścia złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Sędzia SO Anna Maria Kowalik

Sygn. akt XVII AmE 119/21

UZASADNIENIE

Decyzją z 22 grudnia 2020 r. Nr (...) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki (dalej pozwany, Prezes URE), na podstawie art. 56 ust. 1 pkt 12 w związku z art. 56 ust. 2, ust. 3 i ust. 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2020 r., poz. 833 ze zm.) (dalej p.e.) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.) (dalej k.p.a.), po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego w sprawie wymierzenia kary pieniężnej przedsiębiorcy – **Przedsiębiorstwo (...) Spółka Jawna z siedzibą w O.** (dalej Powód) orzekł, że:

1. Przedsiębiorstwo(...) Spółka Jawna z siedzibą w O. naruszyło warunek 2.2.1.: „Koncesjonariuszowi nie wolno czynić przedmiotem obrotu paliw ciekłych, których parametry jakościowe są niezgodne z parametrami określonymi obowiązującymi przepisami i wynikającymi z zawartych umów.” koncesji wydanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki z dnia 3 czerwca 2015 r. Nr (...)/PS ze zm., w ten sposób, że wprowadziło do obrotu poprzez stację paliw zlokalizowaną w O. ul. (...), olej napędowy nie spełniający wymagań jakościowych określonych w rozporządzeniu

Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. z 2015, poz. 1680) w zakresie temperatury zapłonu;

2. za działanie opisane w pkt 1 wymierzył Przedsiębiorstwu (...) Spółka Jawna z siedzibą w O. karę pieniężną w wysokości 12.000 zł.

Odwołanie od niniejszej Decyzji złożył Powód, wnosząc o jej uchylenie. Powód wywiódł, że Prezes URE przyjął bardzo surowe stanowisko, uznając szkodliwość czynu jako dużą, podczas gdy w ocenie Powoda zachodzą przesłanki do uznania stopnia szkodliwości czynu za znikomy. Według Powoda jego zapatrywanie ma oparcie w wyroku Sądu Najwyższego z 5 lutego 2015 r. o sygn. III SK 36/14, wydanym w sprawie, w której koncesjonariusz otrzymał karę za naruszenie tego samego parametru oleju napędowego, czyli temperatury zapłonu o 24,3%, w sytuacji, gdy przekroczenie w przypadku Powoda sięgnęło 21,45%, zaś Sąd Najwyższy uznał w wymienionej sprawie, iż szkodliwość czynu jest znikoma. Zdaniem Powoda Sąd Najwyższy uznał, że zakupując paliwo stale od tego samego producenta koncesjonariusz wykazuje się należyłą starannością oraz gdy posiada świadectwo jakości wykonane przez laboratorium dostawcy. Powód zauważył przy tym, że nawet udzielona mu koncesja w pkt 2.2.5 nakazuje każdorazowe badania jakości paliwa tylko w przypadku sprowadzania go z zagranicy, tymczasem zakupione paliwo pochodziło od (...) sp. z o.o. i nie było importowane, zatem, jak podał, Przedsiębiorstwo (...) Spółka Jawna nie miało obowiązku jego badania.

Powód podniósł, iż nie zgadza się z opinią Prezesa URE aby niewystarczające było opieranie się wyłącznie na świadectwie jakości producenta. W tym zakresie również odniósł się do stanowiska Sądu, iż odbiorcy mają ograniczone możliwości weryfikacji jakości paliw dostarczanych przez dostawcę, który niewątpliwie należy do podmiotów wiarygodnych. Zauważył, iż trudno przyjąć by mógł podważać jakość dostarczanego paliwa. Producent nie wydaje próbki paliwa po zakupie. Zatem stwierdził, iż nie zgadza się z opinią Prezesa URE, że nie zrobił wszystkiego co było możliwe w celu uniknięcia naruszenia.

Powód dodał, iż niemożliwe ekonomicznie i logistycznie jest badanie każdej dostawy na własną rękę przed wprowadzeniem do zbiornika. Jak zaznaczył, Urząd Celno-Skarbowy badał ponad 5 miesięcy próbkę, sformułował pytanie jak ma magazynować, badać oraz jednocześnie zachowywać ciągłość sprzedaży.

Powód wskazał, że w kontrolowanej próbce olej napędowy spełniał wymagania, a prawdopodobnie został zanieczyszczony benzyną bezołowiową w wyniku okoliczności opisanych przez Sąd w przytoczonym wyroku. Zaznaczył przy tym, że nie doszukał się wymogów prawnych zobowiązujących przewoźnika do przewożenia paliwa w odrębnych cysternach dla benzyny i oleju napędowego.

Dodatkowo Powód zwrócił uwagę, że Prezes URE uznał, że fakt sprzedaży paliwa złej jakości powoduje, że naruszone zostały dobra takie jak środowisko naturalne oraz interes ekonomiczny użytkowników pojazdów, w sytuacji gdy Sąd w przytoczonej sprawie uznał, że: „Powyższe rozważania znajdują odpowiednie zastosowanie do zagrożenia dla zdrowia ludzi, którego to zagrożenia nie dopatrzyła się - dodatkowo - biegła sporządzająca opinię w postępowaniu karnym”.

Powód zakwestionował również wysokość kary, wskazując że jest dla niego bardzo dotkliwa. Podniósł, iż aby utrzymać firmę musi wyprzedawać majątek trwały. Zaznaczył, że na dzień dzisiejszy sprzedaje tak małe ilości paliwa, że jeśli to się utrzyma będzie zmuszony zamknąć działalność koncesjonowaną.

Ponadto Powód wyraził przekonanie, że Prezes URE nie wziął pod uwagę wszystkich przesłanek, mógł bowiem skorzystać z przewidzianego w art. 56 ust. 6a p.e. rozwiązania i odstąpić od wymierzenia kary.

Pozwany w odpowiedzi na odwołanie wniósł o oddalenie odwołania i zasądzenie od Powoda na rzecz Pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Rozpoznając odwołanie Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Powód prowadzi działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami ciekłymi na podstawie koncesji udzielonej decyzją Prezesa URE z 3 czerwca 2015 r. Nr (...), zmienioną decyzją Prezesa URE z 25 czerwca 2019 r. Nr (...) (decyzja koncesyjna z 25 czerwca 2019 r. k. 8- 10 akt adm.). Zgodnie z warunkiem 2.2.1. tej koncesji „Koncesjonariuszowi nie wolno czynić przedmiotem obrotu paliw ciekłych, których parametry jakościowe są niezgodne z parametrami określonymi obowiązującymi przepisami i wynikającymi z zawartych umów.”

W toku czynności kontrolnych wykonanych 15 stycznia 2020 r. przez funkcjonariuszy (...) Urzędu Celno-Skarbowego w K. (...) Referatu Kontroli Celno-Skarbowej (...)w R. na prowadzonej przez Powoda stacji paliw zlokalizowanej w miejscowości O. przy ul. (...) pobrana została do badań laboratoryjnych próbka oferowanego przez Powoda oleju napędowego w celu sprawdzenia parametrów fizykochemicznych tego paliwa (pismo k. 12 akt adm., pismo k. 18 akt adm., protokół z kontroli k. 31- 32 akt adm., protokół z czynności kontrolnych k. 39- 41 akt adm., protokół pobrania próbek towaru k. 43 akt adm.). Powód w trakcie przedmiotowych czynności przedstawił świadectwo jakości paliwa (k. 44 akt adm.), dowód wydania paliwa (k. 45 akt adm.) oraz fakturę dotyczącą jego zakupu od (...) sp. z o.o. (k. 46 akt adm.).

Zgodnie ze sprawozdaniem z badań z 10 czerwca 2020 r. nr (...) przeprowadzonych przez (...)Urząd Celno-Skarbowy Dział Laboratorium (...) w K. pobrany olej napędowy nie spełniał wymagań jakościowych określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych w zakresie temperatury zapłonu. Wynik tego parametru to $40,0^{\circ}$ C (sprawozdanie z badań k. 33- 34 akt adm.).

Wyniki kontroli zawarto w protokole z kontroli z dnia 6 lipca 2020 r. (...)Urzędu Celno-Skarbowego w K. (...)Referatu Kontroli Celno-Skarbowej (...) w R. (k. 31- 32 akt adm.).

Z uwagi na wykazane nieprawidłowości Powód zwrócił się o wyjaśnienia do (...) sp. z o.o. (pismo k. 27v akt adm.).

(...) sp. z o.o. odpowiedział Powodowi w piśmie z 23 lipca 2020 r. (k. 25 akt adm.), wskazując na potencjalne przyczyny takiego stanu rzeczy.

Jednocześnie w piśmie z 23 lipca 2020 r. (k. 28 akt adm.) Powód zgłosił zastrzeżenia i wyjaśnienia do protokołu kontroli, podając m.in., że od 20 lat kupuje paliwa wyłącznie od spółki (...). W dniu 7 stycznia 2020 r. cysterna należąca do Powoda odebrała produkty paliwowe od (...) sp. z o.o. Podczas jednego transportu przewożony był zarówno olej napędowy, jak i benzyna bezołowiowa 95, co zostało udokumentowane dowodem wydania oraz świadectwem jakości. Powód podał, że po otrzymaniu wyników kontroli skontaktował się z opiekunem z (...) sp. z o.o., który poinformował go, że prawdopodobną przyczyną obniżenia temperatury zapłonu jest przedostanie się benzyny bezołowiowej do oleju napędowego. Jak podał Powód było to dla niego prawdopodobne skoro w tym dniu przewożona była zarówno benzyna bezołowiowa 95 jak i olej napędowy. Powód wskazał, że prawdopodobnie w układzie do napełniania zbiornika pozostała benzyna bezołowiowa 95, która została wtłoczona do komory z olejem napędowym (odwołanie k. 28 akt adm.).

Pismem z 14 września 2020 r. (...) Urząd Celno-Skarbowy w K. (...) Referat Kontroli Celno-Skarbowej (...) w R. powiadomił Prezesa URE o wynikach kontroli przeprowadzonej na prowadzonej przez Powoda stacji paliw zlokalizowanej w miejscowości O. przy ul. (...) (pismo k. 12 akt adm.).

Wobec powyższego, pismem z 3 listopada 2020 r., Prezes URE zawiadomił Powoda o wszczęciu z urzędu postępowania w sprawie wymierzenia kary pieniężnej w związku z ujawnieniem w działalności prowadzonej przez Powoda nieprawidłowości polegającej na nieprzestrzeganiu obowiązków wynikających z koncesji na obrót paliwami ciekłymi, tj. warunku 2.2.1. koncesji. Ponadto Powód został wezwany do złożenia, w wyznaczonym terminie, szczegółowych wyjaśnień w tej sprawie oraz przesłania uwierzytelnionych kopii dokumentów mogących mieć wpływ na rozstrzygnięcie przedmiotowego postępowania (zawiadomienie k. 1- 2 akt adm.).

Powód pismem z 23 listopada 2020 r. udzielił wyjaśnień w sprawie (pismo z załącznikami k. 63- 74 akt adm.). Powód powtórzył w tym piśmie szereg twierdzeń wyrażonych w zastrzeżeniach do protokołu kontroli. Oprócz tego wskazał m.in., że:

- „Wystąpiliśmy do sprzedawcy paliwa z reklamacją oraz o potwierdzenie parametrów oleju napędowego, gdyż nie mamy możliwości każdorazowego badania jakości paliwa po dostawie, zatem nie możemy również jednoznacznie stwierdzić po której stronie jest wina”;
- „W odpowiedzi uzyskaliśmy informację, iż temperatura zapłonu podczas ich badań się zgadzała, a z uwagi na czas jaki upłynął od odbioru do czasu otrzymania wyników powoduje, iż trudno jest im szczegółowo wyjaśnić sprawę. (...) Nie jesteśmy analitykami chemicznymi, jedynie co możemy to przewieźć paliwo z bazy paliw naprawdę dobrej firmy paliwowej jaka jest (...) sp. z.o.o. na naszą stację (...). Nie praktykujemy i nigdy nie praktykowaliśmy szukania i eksperymentowaniu z paliwami, przerzucając się z jednego dostawcy na drugiego. Co jest w naszej ocenie również ważne to sami przy użyciu własnej cysterny i własnego kierowcy odbieramy paliwa z bazy w C.”;
- „Każdorazowo przy dostawie odbieramy świadectwo jakości oraz dowód wydania.”;
- „Przed wprowadzeniem do zbiornika paliwa zawsze sprawdzamy otrzymane świadectwo jakości od sprzedawcy”;
- „Po otrzymaniu wyników z badań sprawdziliśmy cysternę pod względem technicznym, nie stwierdzono żadnych nieszczelności, zwróciliśmy się do dostawcy o potwierdzenie parametrów jakościowych, skontaktowaliśmy się z laboratorium, aby potwierdzić otrzymane informacje od dostawcy, czy przedostanie się niewielkiej ilości PB95 do ON faktycznie obniża temperaturę zapłonu. Z większą starannością sprawdzamy komory cysterny, żeby były całkowicie opróżnione, zbiornik paliwowy został sprawdzony przez Inspektora UDT”;
- „Pragniemy nadmienić, iż badana próbka nie wykazała domieszki innych substancji, jakobyśmy umyślnie chcieli zmienić parametry jakościowe. Nie widzimy również racjonalnego umyślnego dolewania benzyny PB95 do oleju napędowego.”;
- „Zapewniamy, iż nie wpłynęliśmy umyślnie na zmianę parametrów. Zapewniamy, iż olej napędowy jest tym paliwem, które zadeklarowaliśmy i przedstawiliśmy w dokumentacji podczas kontroli. Nie jesteśmy firmą importującą paliwa oraz nie przewozimy paliwa nieznanego pochodzenia”;
- „Zdajemy sobie sprawę, że wyniki kontroli, pomimo naszego ogromnego zdziwienia, wykazały nieprawidłowości, jednak prosimy o uwzględnienie obecnej naszej sytuacji finansowej, stopnia zawinienia oraz niskiej szkodliwości czynu. Zważając na fakt, iż nigdy nie byliśmy karani za naruszenie warunków koncesji prosimy o odstąpienie od wymierzenia wobec naszej spółki kary pieniężnej.”

Pismem z 10 grudnia 2020 r. (k. 76 akt adm.) skierowano do Powoda zawiadomienie o zakończeniu postępowania dowodowego oraz poinformowano o możliwości zapoznania się - w terminie 7 dni od dnia otrzymania powyższego pisma- z zebrany w sprawie materiałem dowodowym oraz o możliwości złożenia uwag i wyjaśnień. Powód nie skorzystał z przysługującego mu uprawnienia.

W dniu 22 grudnia 2020 r. Prezes URE wydał zaskarżoną Decyzję (Decyzja k. 78- 83 akt adm.).

Przychód Powoda z działalności objętej koncesją wyniósł w 2019 r. (...) zł (formularz w sprawie opłaty koncesyjnej k. 11 akt adm.).

Powyższy stan faktyczny został ustalony przez Sąd w oparciu o zgromadzone dowody, których autentyczności ani treści strony nie kwestionowały, zaś Sąd także nie miał wątpliwości co do ich wartości dowodowej, stąd były one przydatne dla ustalenia stanu faktycznego.

W tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

W ocenie Sądu zaskarżona Decyzja jest prawidłowa, ma oparcie w przepisach prawa, stąd nie było podstaw do jej uchylecia, zwłaszcza, że Powód, mimo złożenia wniosku o uchYLENIE Decyzji, praktycznie nie kwestionował faktu sprzedaży na prowadzonej stacji paliwa niespełniającego norm jakościowych oraz nie podważał wyników badań stwierdzających niedotrzymanie parametru paliwa określonego odrębnymi przepisami.

Jednocześnie zgromadzony materiał dowodowy potwierdza, że Powód sprzedawał paliwo złej jakości na stacji w O. przy ul. (...). Badanie próbki oleju napędowego pobranego na stacji paliw Powoda w dniu 15 stycznia 2020 r. wykonane przez specjalistyczne laboratorium wykazało bowiem niezgodność jakości tego paliwa z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1680).

Pobrany olej napędowy charakteryzował się zbyt niską temperaturą zapłonu. Z załącznika nr 3 do powołanego rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych wynika, iż temperatura zapłonu oleju napędowego każdego typu, stosowanego w pojazdach, ciągnikach rolniczych, a także maszynach nieporuszających się po drogach, rekreacyjnych jednostkach pływających wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, powinna wynosić powyżej 55°C. Natomiast temperatura zapłonu oleju napędowego sprzedawanego przez Powoda 15 stycznia 2020 r. wyniosła <40 °C.

Prowadzi to niezbiecie do wniosku, że Powód naruszył warunek 2.2.1. koncesji, wedle którego nie wolno mu było prowadzić obrotu paliwem nietrzymającym norm jakościowych określonych obowiązującymi przepisami.

Jednocześnie Powód nie udowodnił, że nie wprowadzał do obrotu paliwa o jakości niezgodnej z obowiązującymi przepisami, a tym samym nie przedstawił dowodów obalających zasadność przypisanego mu w pkt 1 Decyzji naruszenia dotyczącego nieprzestrzegania obowiązków wynikających z koncesji.

Konsekwencją naruszenia warunków koncesji jest zaś sankcja określona w art. 56 ust. 1 pkt 12 p.e., stosownie do treści którego, karze pieniężnej podlega ten, kto nie przestrzega obowiązków wynikających z koncesji. Zgodnie z utrwalonym poglądem orzecznictwa, podzielanym także przez Sąd orzekający w niniejszym składzie, odpowiedzialność ponoszona na podstawie wskazanego powyżej przepisu ma charakter obiektywny i wynika z samego faktu naruszenia określonych norm prawnych – w tym przypadku norm prawa energetycznego (tak np. Sąd Najwyższy w uzasadnieniach wyroków z 4.11.2010 r., sygn. akt III SK 21/10, LEX nr 737390 oraz z 1.06.2010 r., sygn. akt III SK 5/10, LEX nr 622205). Z tego też względu, odpowiedzialność ta istnieje w oderwaniu od winy, tj. dla ustalenia tej odpowiedzialności nie jest konieczne wykazanie zawinionego zachowania przedsiębiorcy, lecz wystarcza stwierdzenie faktu zaistnienia określonego naruszenia prawa, czyli bezprawności. W związku z tym, przepis art. 56 ust. 1 pkt 12 p.e. stanowi samodzielną podstawę do wymierzenia przedsiębiorcy kary pieniężnej za nieprzestrzeganie warunków udzielonej koncesji. Natomiast stopień zawinienia podmiotu, który naruszył warunki koncesji uwzględnia się - stosownie do art. 56 ust. 6 p.e. – dopiero przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej. Wina nie stanowi więc przesłanki decydującej o samej zasadzie odpowiedzialności administracyjnej.

Ustawodawca przewidział jednak w art. 56 ust. 6a p.e., iż Prezes URE może odstąpić od wymierzenia kary, jeżeli stopień szkodliwości czynu jest znikomy, a podmiot zaprzestał naruszania prawa lub zrealizował obowiązek.

W tym miejscu należy podnieść, iż Powód powołał się w swoim odwołaniu na wyrok Sądu Najwyższego z 5 lutego 2015 r. III SK 36/14 (Legalis), w którym Sąd ten, aprobując stanowisko Sądu Apelacyjnego co do odstąpienia od wymierzenia przedsiębiorcy kary wskazał m.in., że przedsiębiorstwo energetyczne może uniknąć kary, gdy wykaże, że obiektywne okoliczności danej sprawy uniemożliwiają mu przypisanie odpowiedzialności za naruszenia przepisów ustawy, z uwagi na podjęte przez to przedsiębiorstwo działania o charakterze ostrożnościowo-prewencyjnym.

W niniejszej sprawie Powód legitymował się świadectwem jakości wystawionym przez renomowanego dostawcę, u którego systematycznie kupował paliwo oraz przewoził je własną cysterną posiadającą odpowiednie badania i świadectwa. Z aktualnego orzecznictwa wynika natomiast, że nie jest to działanie wystarczające, ponieważ od chwili wydania paliwa przez sprzedawcę do czasu jego udostępnienia konsumentowi mogą zajść sytuacje wpływające na jakość tego paliwa (por. np. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 16 listopada 2021 r. o sygn. VII AGa 906/20).

Według Sądu na Powodzie jako profesjonalistce ciąży obowiązek stworzenia takiej organizacji działalności koncesjonowanej, która wykluczyłaby możliwość wprowadzenia do sprzedaży paliwa o jakości nieodpowiadającej normom określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych. Obowiązek ten nie sprowadza się tylko do sprzedaży certyfikowanego paliwa zakupionego u określonego renomowanego dostawcy, badania cysterny do przewozu paliwa. Należy zauważyć, że zakup przez przedsiębiorcę paliwa dobrej jakości jest tylko pierwszym etapem, po którym następuje etap transportu, jego przelewania i przechowywania, który może mieć wpływ na jakość paliwa. Przedsiębiorcy będący nabywcami oferowanego następnie paliwa mają pełną swobodę w zakresie wyboru działań, które podejmą w celu wywiązania się z warunku koncesyjnego utrzymania norm jakościowych paliwa.

W literaturze branżowej z zakresu transportu i magazynowania paliw napędowych podawane są częstokroć źródła powstania zanieczyszczeń w paliwach silnikowych i pogorszenia ich jakości. Wskazuje się, iż pogorszenie jakości paliwa (w procesie jego magazynowania, transportowania i przetłaczania) jest spowodowane między innymi: przedostawaniem się do paliwa zanieczyszczeń zewnętrznych przez nieszczelne lub zanieczyszczone urządzenia magazynowo - dystrybucyjne, przenikaniem do partii świeżego paliwa pozostałości paliwa zanieczyszczonego lub innych paliw, które były przetłaczane, magazynowane lub transportowane wcześniej i nie zastosowano odpowiednich procedur technologicznych, brakiem okresowego czyszczenia lub odwadniania zbiorników magazynowych (na przykład w stacjach paliw), celowym lub przypadkowym dodaniem do paliwa innego gatunku lub innego rodzaju paliwa. Przykładowo wskazuje się na zanieczyszczenia benzyny silnikowej olejem napędowym i zanieczyszczenia oleju napędowego benzyną silnikową, występujące podczas transportowania i przechowywania paliw ciekłych w zbiornikach.

Natomiast w niniejszym przypadku zakwestionowane paliwo pochodziło z transportu, podczas którego przewożony był zarówno olej napędowy, jak i benzyna bezołowiowa 95, co zostało udokumentowane dowodem wydania oraz świadectwem jakości, dlatego dostawca (...) sp. z o.o. poinformował Powoda, że prawdopodobną przyczyną obniżenia temperatury zapłonu oleju napędowego było przedostanie się benzyny bezołowiowej do oleju napędowego. Jak podał sam Powód było to według niego prawdopodobne, skoro w danym transporcie przewożona była zarówno benzyna bezołowiowa 95 jak i olej napędowy. Powód wskazał, że prawdopodobnie w układzie do napełniania zbiornika pozostała benzyna bezołowiowa 95, która została wtłoczona do komory z olejem napędowym (k. 28 akt adm.). Powyższe wskazuje zaś na niedopatrzenie Powoda, które wyklucza przyjęcie, że Powód zrobił wszystko co było możliwe, aby zabezpieczyć sprzedawane paliwo przed zmianą jego parametrów. W konsekwencji doszło do naruszenia i olej napędowy sprzedawany przez Powoda nie spełniał norm ze względu na parametr temperatury zapłonu.

Wprowadzenie do obrotu oleju napędowego o obniżonej temperaturze zapłonu naraża za to użytkownika w związku ze zwiększeniem zagrożenia pożarowego w czasie transportu paliwa, jego przechowywania, dystrybucji i stosowania.

W świetle treści § 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, olej napędowy zalicza się do III klasy produktów naftowych, gdyż jego temperatura zapłonu powinna wynosić powyżej 55°C, co powoduje określone konsekwencje dotyczące wymogów bezpieczeństwa, przykładowo przechowywania oleju napędowego. Mianowicie im wyższa jest temperatura zapłonu, co determinuje przynależność do danej klasy, tym co do zasady mniejsze są obostrzenia co do wymogów bezpieczeństwa. Powyższe ma przykładowo istotne znaczenie w przypadku określonych w załączniku do powołanego rozporządzenia stref zagrożenia.

W niniejszej sprawie ustalono natomiast, że olej napędowy wprowadzany do obrotu przez Powoda miał temperaturę zapłonu dużo niższą niż 55°C, bo <40°C co kwalifikuje substancję o takiej temperaturze zapłonu w myśl § 2 wymienionego wyżej rozporządzenia do II klasy, mimo, że jako olej napędowy traktowany był jako produkt naftowy III klasy, co ma wpływ także na przechowywanie tej cieczy palnej w myśl § 105 ww. rozporządzenia.

W związku z powyższym należy stwierdzić, iż olej napędowy będący przedmiotem kontroli na stacji paliw Powoda, nie spełniał parametru mającego istotne znaczenie dla spełnienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa zdrowia i życia osób na stacji paliw oraz bezpośrednio w pojazdach zaopatrzonych w takie paliwo, stąd też Prezes URE miał uzasadnione powody, aby uznać przedmiotowe naruszenie za czyn o dużej szkodliwości.

Wprawdzie z materiału wynika, że czynu tego Powód nie dopuścił się umyślnie, ale istotność dochowania danego parametru wymagała maksymalnie starannych działań Powoda, tymczasem nie były one najwyższe skoro dopiero po naruszeniu Powód stwierdził, że - z większą starannością sprawdzamy komory cysterny, żeby były całkowicie opróżnione.

W ocenie Sądu już tylko te okoliczności przemawiają za uznaniem, że szkodliwość czynu Powoda była wyższa niż znikoma. Nie można zatem zastosować w stosunku do Powoda odstąpienia od wymierzenia kary, o którym mowa w art. 56 ust. 6a p.e..

Naruszenie Powoda należało zatem przeanalizować przez pryzmat art. 56 ust. 6 p.e., uwzględniając stopień szkodliwości czynu, stopień zawinienia oraz dotychczasowe zachowanie podmiotu i jego możliwości finansowe.

Jeśli chodzi o kwestię zawinienia stwierdzić trzeba, że Powód nie wykazał się dostateczną dbałością o realizację ciężących na nim obowiązków. Od koncesjonariusza wymaga się podwyższonej staranności wynikającej ze szczególnego rodzaju prowadzonej działalności. Przedsiębiorca nie dochował jednak staranności jaką powinien się wykazać koncesjonariusz w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej.

W szczególności Powód nie sprawdził bezpośrednio jakości paliwa przed jego sprzedażą 15 stycznia 2020 r. na stacji w O. przy ul. (...) i posługiwał się przede wszystkim certyfikatem zakupionego paliwa. Jak wynika ze zgromadzonego materiału, działanie to nie zapobiegło jednak wprowadzeniu do obrotu paliwa złej jakości. Poleganie bowiem zwłaszcza na certyfikatach paliwa i to wystawionych dla paliwa sprzedawcy czy producenta nie jest wystarczające w kontekście zabezpieczenia przed obrotem paliwem nietrzymającym norm i sprzedażą takiego paliwa konsumentom. Otrzymywane przez Powoda świadectwa jakości nie mogą być bowiem dowodami należytej jakości sprzedawanego przez niego paliwa, gdyż dotyczą one paliwa znajdującego się w zbiornikach dostawcy.

Należy zgodzić się co prawda z Powodem, że nie jest zobligowany do każdorazowego badania paliwa przed wprowadzeniem go do obrotu, tym niemniej powinien on podjąć takie środki, które zabezpieczyłyby go przed niedotrzymaniem norm jakościowych zwłaszcza, że jako podmiot fachowy powinien zdawać sobie sprawę, że wobec przewożenia oleju napędowego i benzyny tym samym środkiem transportu może dojść do zanieczyszczenia jednego paliwa drugim i zmiany jego parametrów. Tymczasem Powód zrównuje się z konsumentem twierdząc w odwołaniu, że ma dokładnie takie same możliwości kontroli jakości paliwa jak konsument. Zachowanie Powoda zakwalifikować zatem trzeba jako zawinione zaniechanie.

W kwestii stopnia szkodliwości czynu Sąd miał - wobec poczynionych już uprzednio uwag - na względzie, iż niezwykle ważny parametr jakim jest temperatura zapłonu był zaniżony w paliwie oferowanym przez Powoda aż o 21,45%. Można zatem przyjąć, że odstępstwo od normy jakościowej uregulowanej rozporządzeniem w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych było znaczne oraz, że istotnie wzrosło zagrożenie związane z zapaleniem paliwa w niższej temperaturze. Powtórzyć zatem trzeba za organem, że szkodliwość czynu Powoda była duża.

Na korzyść Powoda uwzględniono, iż nie był uprzednio karany za nieprzestrzeganie warunków koncesji.

Oceny możliwości finansowych Powoda dokonano na podstawie nadesłanych przez niego dokumentów finansowych oraz wyjaśnień, z których wynika, że w roku 2019 uzyskał on:

- przychody netto ze sprzedaży w wysokości (...) zł,
- przychody z działalności koncesjonowanej w wysokości (...) zł,
- zysk w wysokości (...) zł.

Zatem wymierzona w kwocie 12.000 zł kara stanowi zaledwie (...) przychodów Powoda z działalności koncesjonowanej, toteż należy przyjąć, że została ustalona w dolnej granicy wskazanej w przepisach prawa, bowiem zgodnie z przepisem art. 56 ust. 3 p.e. "Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 1-38, nie może przekroczyć 15% przychodu ukaranego przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku podatkowym, a jeżeli kara pieniężna związana jest z działalnością prowadzoną na podstawie koncesji, wysokość kary nie może przekroczyć 15% przychodu ukaranego przedsiębiorcy, wynikającego z działalności koncesjonowanej, osiągniętego w poprzednim roku podatkowym."

Przedmiotowa kara pozostaje we właściwej proporcji do uzyskanego przychodu, mieści się w granicach określonych w art. 56 ust. 3 p.e., jednocześnie jest adekwatna do zawinienia i stopnia szkodliwości popełnionego czynu oraz powinna zadziałać wychowawczo na ukarany podmiot, na tyle, aby uchybienia tego rodzaju nie powtarzały się w przyszłości.

Zaznaczenia również wymaga, że kary tej nie można uznać za wyjątkowo dotkliwą, w szczególności, że kara o określonej wartości procentowej do przychodu jest wymierzana przez organ regulacyjny w podobnych okolicznościach naruszenia warunków koncesji.

W tym stanie rzeczy Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, nie znajdując podstaw do jego uwzględnienia, oddalił wniesione przez Powoda odwołanie na podstawie art. 479⁵³ § 1 k.p.c.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z którym strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Z uwagi na oddalenie odwołania, Powoda należało uznać za stronę, która przegrała proces i zasądzić od niego na rzecz Pozwanego zwrot kosztów procesu, na które złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika w wysokości 720,00 zł ustalone w oparciu o § 14 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. 2018, poz. 265 j.t.).

Sędzia SO Anna Maria Kowalik

(...)

(...)

(...)

Sędzia SO Anna Maria Kowalik