

Förundersökningsprotokoll

Tilläggsprotokoll B

TMJ: 3212 – 1724 - 22

AM – 69631- 22

☐ Förundersökningsprotokoll

☒ Tilläggsprotokoll B

☐ Anteckningar

Diarienummer
TMJ 3212-1724-22

AM nummer
69631-22

Upprättad datum
2022-12-29

Upprättad av
Anders Svensson,
K. Hugosson

Handläggare i ärendet
Tullinspektör Anders Svensson
Förundersökningsledare
Kammaråklagare Magnus Pettersson

Åklagarmyndighetsstämpel

Förtursmål Beslag
☒ Ja ☐ Nej ☒ Ja ☐ Nej

Misstänkta

Efternamn och samtliga förnamn Shastapalau, Siarhei	Personnr. /födelsedatum 19730302	Erkännande och fullmakt/Rättegångsfullmakt ☐ Ja ☒ Nej
Medborgare i (om ej svenskt medborgarskap) Belarus	Tolkbehov ☒ Ja Ryska ☐ Nej	
Brott Brott mot lagen (2000:1225) om straff för smuggling, 6 § synnerligen grov narkotikasmuggling		
Förvarare Förordnad advokat Rebecca Sofiadotter Lepic	Förordnad av (ort och instans) Malmö Tingsrätt	Förordnad i B-nummer B 5257-22

Underrättelse om utredning enligt 23:18 a RB

Underrättelsesätt, misstänkt	Underrättelse utsänd/ överlämnad 2022-12-30	Yttrande senast	Underrättelse slutförd	Ingen erinran ☐	Erinran eller annan redovisning sida/bilaga	Inte avhört ☐
Underrättelsesätt, försvarare	2022-12-29			☐		☐

Efternamn och samtliga förnamn Gesek, Krystian	Personnr. /födelsedatum 19971125	Erkännande och fullmakt/Rättegångsfullmakt ☐ Ja ☒ Nej
Medborgare i (om ej svenskt medborgarskap) Polen	Tolkbehov ☒ Ja Polska ☐ Nej	
Brott Brott mot lagen (2000:1225) om straff för smuggling, 6 § synnerligen grov narkotikasmuggling		
Förvarare Förordnad advokat Torkel Stenbäcken	Förordnad av (ort och instans) Malmö Tingsrätt	Förordnad i B-nummer B 5257-22

Underrättelse om utredning enligt 23:18 a RB

Underrättelsesätt, misstänkt	Underrättelse utsänd/ överlämnad 2022-12-30	Yttrande senast	Underrättelse slutförd	Ingen erinran ☐	Erinran eller annan redovisning sida/bilaga	Inte avhört ☐
Underrättelsesätt, försvarare	2022-12-30			☐		☐

Här redovisas Undersökningsprotokoll fordon vittnesförhör med Aljaksandr Islentsyeu samt straffregisterutdrag från Polen.

Innehållsförteckning

Undersökningsprotokoll fordon.....	4-14
Förhör i original med Aliaksandr Islentsyeu.....	15-21
Översättning av förhöret till svenska språket.....	22-27
Utdrag ur belastningsregister i Polen för Shastapalau Siarhei.....	28
Utdrag ur belastningsregister i Polen för Gesek Krystian.....	29

Sidomaterial

I denna förundersökning finns det sidomaterial som inte ingår i förundersökningsprotokollet. Detta materialet finns på tullkriminalen i Malmö.

Datum 2022-07-05

Undersökningsprotokoll

Tullkriminalenheten Syd

Bevis- och spårsäkringsfunktionen

Tullmålsjournalsnummer: 3212-1724-22

Uppdragsgivare: Tullinspektör Anders Svensson

Handläggare: Tullinspektör Marna Ranåker

Uppdrag

2022-06-02 fick spårsäkringsgruppen i Malmö i uppdrag att utföra teknisk undersökning av nedanstående beslag, tagna i samband med misstanke om synnerligen grov narkotikasmuggling.

Material och metodik

Tabell 1. Förteckning över undersökta beslag

Beslagsnummer	Beskrivning	Metodik
TV212-BP2022-3889-59 p.13	Personbil Audi, PL reg.nr. RPZ 26882	S01, S02, M03*, M04*
TV212-BP2022-3890-52 p.1	Lätt lastbil Renault, PL reg.nr. WGM 73663	S01, S02

- Metoder (M) markerade med asterisk * ingår i laboratoriets ackreditering enligt ISO/IEC 17025. För förklaring av kortkoderna, se sista sidan.

Undersökning

Undersökningen påbörjades 2022-06-28 i Tullverkets lokaler i Helsingborg. Beslagen fotograferades, dokumenterades och spårsöktes, se bilder och bildtext.

Säkrade fingeravtryck och DNA-spår (se tabell 2) skickades till NFC i Linköping för analys och jämförelse. Redovisning sker separat.



Bild 1. Fordonet i beslag TV212-BP2022-3889-59 p.13.



Bild 2. Fordonet i beslag TV212-BP2022-3889-59 p.13.

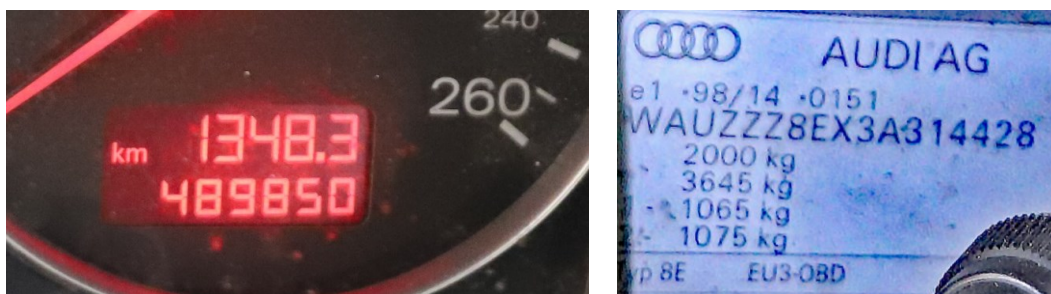


Bild 3-4. Mätarställningar och chassinummer.



Bild 5. Dokument i bilen.

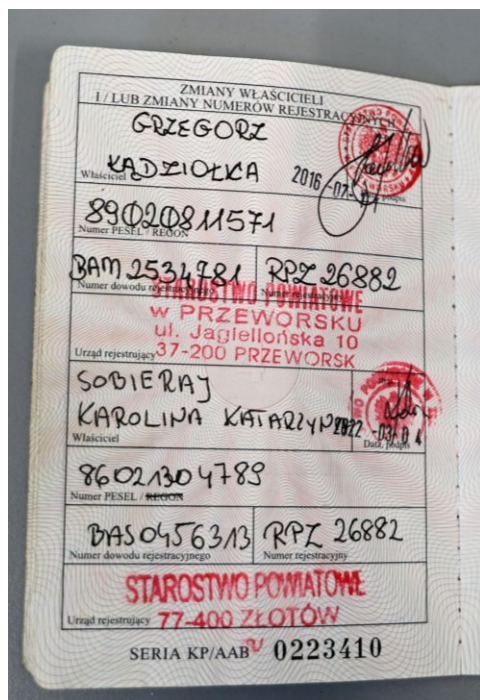


Bild 6-7. Dokument i bilen.





*Bild 9. Mittkonsolen. Papillarlinjespår **S001** säkrades på Coca-colaburken. Mynningen topsades, **M002**, och fimpär som låg i samma burk skickades för DNA-analys, **M004**. Fimparna i askkoppen skickades också för DNA-analys, **M001**.*



Bild 10. Interiör, vänster baksäte, med vita pulverrester och doft av tvättmedel.



*Bild 11. Interiör, höger baksäte, med förpackningsmaterial och tejp. Papillarlinjespår **S002** säkrades på Loka-flaskan och korken och mynningen topsades för DNA-analys, **M003**.*



*Bild 12. Interiör, bagageutrymme. Två par handskar och en ensam handske skickades för DNA-analys, **M005-M007**. Se även bild 13-16.*



Bild 13-16. Handskar med vita pulverrester som påträffades i bagageutrymmet. Bild 13-14 visar samma handske. Samtliga skickades för DNA-analys och eftersökande av narkotikarester.



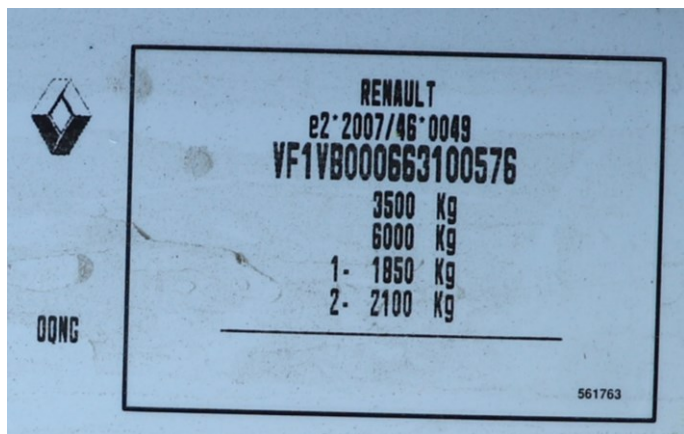
Bild 17-19. Fordonet i beslag TV212-BP2022-3890-52 p.1.



Bild 20-21. Interiör hytten, vänster och höger sida.



Bild 22. Interiör, lastutrymme.



*Bild 23-24. Chassinummer och
mätarställning.*

Tabell 2. Förteckning över säkrade DNA- och papillarlinjespår

Spårnummer	Beslagsnummer	Beskrivning
S001	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Papillarlinjespår på Coca-colaburk
S002	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Papillarlinjespår på Loka-flaska
M001	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Fimpar från askkopp, mittkonsol
M002	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Tops från mynning av Coca-colaburk
M003	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Tops från kork och mynning av Loka-flaska
M004	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Fimpar från Coca-colaburk
M005	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Handskar från bagageutrymme
M006	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Handskar från bagageutrymme
M007	TV212-BP2022-3889-59 p.13	Handske från bagageutrymme

Standardförfarande och metoder

Metod	Beskrivning
S01	Standardförfarande för undersökning av beslag (förutom telefoner och IT-media).
S02	Standardförfarande för framkallning av fingeravtryck
S03	Standardförfarande för undersökning och bedömning av vissa vapen, farliga föremål och laserpekare
M01*	Metodbeskrivning för framkallning med pulver
M02*	Metodbeskrivning för framkallning med Wet Powder
M03*	Metodbeskrivning för framkallning med cyanoakrylat
M04*	Metodbeskrivning för framkallning med Basic Yellow 40
M05*	Metodbeskrivning för framkallning med ninhydrin
M06	Metodbeskrivning för framkallning med 1,8-diazafluoren-9-one (DFO)
M07	Metodbeskrivning, undersökning och bedömning av tårgasanordningar
M08	Metodbeskrivning, undersökning och bedömning av vissa farliga föremål
M09	Metodbeskrivning, undersökning och bedömning av starka laserpekare
M10	Metodbeskrivning för framkallning med Basic Red
M11	Metodbeskrivning för framkallning med polycyanoakrylat UV
M12*	Metodbeskrivning för framkallning med Indandion
M13	Metodbeskrivning för framkallning med Solvent Black 3

*Standardförfarande (S) och metoder (M) vid Tullverkets Bevis- och spårsäkringsfunktion. Metoder (M) markerade med asterisk * ingår i laboratoriets ackreditering enligt ISO/IEC 17025.*

Sygn. akt 4221-4.Oz.17.2022

PROTOKÓŁ
przesłuchania świadka

Prokuratura Rejonowa w Sochaczewie, dnia 21.11.2022 r. godz. 08:56

Piotr Gorzkowski – asesor Prokuratury Rejonowej w Sochaczewie;
z udziałem protokolanta - aplikanta Jarosława Kotuła

na podstawie art. 177 § 1 k.p.k., art. 177 § 1a k.p.k. i art. 143 § 1 pkt. 2 k.p.k. przesłuchał
niżej wymienionego w charakterze świadka,

Aljaksandr Islentsyeu

Tożsamość świadka stwierdzono na podstawie: dowodu osobistego o numerze DEJ 412542
wydanego przez Wójta Gminy Teresin

Świadka uprzedzono o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie
prawdy (art. 233 § 1 k.k.) co świadek potwierdza własnoręcznym podpisem (art. 190
k.p.k.)

.....
ISLENTSYEU ALJAKSANDR
(podpis świadka)

Świadcowi i/lub* pokrzywdzonemu wręczono – jeżeli wcześniej tego nie uczyniono –
pisemne „Pouczenie o uprawnieniach i obowiązkach pokrzywdzonego w postępowaniu
karnym” i/lub* „Pouczenie o uprawnieniach i obowiązkach świadka w postępowaniu
karnym”

.....
ISLENTSYEU ALJAKSANDR
(podpis świadka/pokrzywdzonego)

Świadek podał następujące dane osobowe:

Imię i nazwisko: **Aljaksandr Islentsyeu**

Imiona rodziców: Siarhey, Alla z domu Siurkiewicz

PESEL: 83080820737

Data i miejsce urodzenia: 08 sierpnia 1983 roku w Biuriuza (Białoruś)

Adres dla doręczeń w kraju – dane w załączniku adresowym

Karalność za fałszywe zeznania – wg oświadczenia nie karany za składanie fałszywych
zeznań

Stosunek do stron: obca

Świadka – pokrzywdzonego pouczone ponadto o przysługujących mu uprawnieniach
wynikających z treści art. 53,54,59,60,156§ 1,2 i 5, 157§ 3, 177a § 1a, 299a§ 2, 316, 317
kpk oraz obowiązkach i konsekwencjach określonych w art. 138,139,150§2, 177§1,
179,182, 184, i 192 kpk;

.....
Asesor
Prokuratury Rejonowej
w Sochaczewie
Piotr Gorzkowski

Świadka pouczone o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy. Świadka pouczone o treści artykułu 183 paragraf 1 kodeksu postępowania karnego. Świadek zeznaje: Świadek zeznaje, że pouczenie zrozumiał. Świadek zeznaje co następujące.

Jestem spedytorem w firmie EM Trans Emil Graszka z siedzibą przy ul. Szkolnej 5 w Sochaczewie. W firmie mamy ponad pięćdziesiąt jednostek transportowych. Również w firmie mamy osiem – dziewięć spedytorów. Nie każdy ze spedytorów działa na takich samych warunkach, część jest zatrudnionych jako pracownicy, a część współpracuje z firmą Em Trans Emil Graszka na zasadzie umowy b2b. Niezależnie od podstawy zatrudnienia istnieje nakaz współpracowania przez spedytorów w celu maksymalnego wykorzystania środków transportowych, tak by nie było pustych przestrzeni i pustych przejazdów. My szukamy zleceń – doładunków również za pośrednictwem giełd transportowych. Wskazuję, że również przy tym wszystkie pojazdy podzielone są pomiędzy spedytorami i każdy ze spedytorów odpowiada za ich wyniki. Samochody należą do firmy EM Trans Emil Graszka. My przewozimy towary, ale nigdy nie wiemy kto jest właścicielem danego towaru i nie zawsze do końca wiemy co przewozimy. My wiemy co jest przewożone jedynie na podstawie dokumentów przewozowych, a co tak naprawdę się znajduje na palecie tego tak naprawdę nie wiemy. Ja chciałbym dodać, że każdy ze spedytorów obsługuje określoną część pojazdów i odpowiada za ich wynik. Te pojazdy po zakończeniu tras i rozliczeniu mogą przechodzić pomiędzy spedytorami. Chciałbym dodać, że samochody obsługują wewnątrzeuropejskie trasy – maksymalnie przez 28 dni, jak tego wymagają przepisy, a po tym okresie pojazdy muszą wrócić na bazę. Po tym jak pojazd wróci i zostanie rozliczony, może zostać wykorzystany przez innego spedytora. Ja wiem czego dotyczy sprawa i wiem dlaczego zostałem wezwany do Prokuratury. Ja 13 maja 2022 r. odpowiadałem za samochód Renault Master WGM 73663. Na okazanej mi fotografii rozpoznaje ten pojazd. Na godzinę 11:02 dnia 13 maja 2022 roku jako spedytor nie miałem żadnego zlecenia na to auto. O godzinie 11:02 dostałem propozycję dostarczenia dwóch ładunków do Danii i do Szwecji z załadunkiem w Holandii w Rotterdamie. Dostałem propozycję od firmy spedytorskiej zewnętrznej, która obsługuje nam pojazdy o nazwie PART EXPRESS Radosław Gogół siedzibą w Ożarowie Mazowieckim bezpośrednio od Radosława Gogół za pośrednictwem aplikacji Whatsapp. Wolny samochód miałem w Niemczech w okolicach miejscowości Bielefeld o czym mu powiedziałem. Jednocześnie wskazałem, że do Holandii z Bielefeld jest daleko. Powiedział, że czas nas nie goni i poprosił o wycenę transportu. Ja wyceniłem tę usługę na 1200 euro. U nas jest taka procedura, że zawsze zanim dostanę zlecenie ja muszę poddać dane kierowcy, numer telefonu do niego oraz dane samochodu. Ja nie podawałem maila, bo wiedziałem, że ta firma obsługuje naszą firmę i to od nich dostanę zlecenie. Ja poddałem dane za

Prokuratura
16

pośrednictwem Whatsapp. Ja po przesłuchaniu przekaże wydruki tych rozmów. Również za pośrednictwem Whatsapp dostałem dane do załadunku i dane adresowe dwóch rozładunków, gdzie ja od razu zauważyłem, że ani na załadunki ani rozładunki nie są podane dane firm, a jedynie adresy. To jest niestandardowe, bo zawsze nadawca lub odbiorca identyfikuje się po nazwie firmy. Ja zapytałem czy są jakieś nazwy firmy. Dostałem odpowiedź, że tam ktoś na kierowcę będzie czekał, dostałem dokładne współrzędne geograficzne miejsca planowanego załadunku i że wystarczą mi same adresy. To nie wzbudziło mojego zaniepokojenia, a jedynie zainteresowanie, ale nie wgłębiałem się w temat, bo po prostu mamy tych ładunków dużo. Kiedy kierowca dojechał do załadunku, zgodnie z zasadami kierowca powinien zameldować nam co dostał jaki towar i o jakiej wadze i czy się zgadzają adresy rozładunków z adresami wskazanymi na dokumentacji otrzymanej przez firmę. To się robi by nie załadować np. błędnego towaru. Po załadunku dostałem od kierowcy informację że dostał dwie palety, ale nie wskazywał mi rodzaju towaru, i jak powiedział nie dostał na to dokumentów. On nie mówił co to był za towar, mnie interesowała tylko waga i ilość towaru oraz czy na dokumentacji zgadzają się adresy. Po załadunku on mnie poinformował, że nie dostał żadnych dokumentów na ten towar. To nie jest sytuacja standardowa, ale mieszcząca się w około 10 procent sytuacji, które się zdarzają. Ja poinformowałem o tym telefonicznie pana Radosława Gogół, i dostałem odpowiedź, że kierowca ma sam wypisać dokument CMR według wskazanych adresów. Takie coś, też się praktykuje, ale jest to rzadkość. Jeszcze raz zapytałem Radosława Gogół jakie firmy ma wpisać kierowca, bo błędne ich wpisanie może wiązać się z uzyskaniem mandatu karnego i to w dużej wysokości. Radosław Gogół nie powiedział mi jakie nazwy firm mam wpisać, a jedynie powiedział mi że pod tym adresem ktoś ten towar odbierze. Po wypisaniu CMR przez kierowcę własnoręcznie i odbiorze towaru powiedziałem kierowcy żeby ruszył się w kierunku Kopenhagi, a sam w tym momencie zająłem się poszukiwaniem jakiegokolwiek ładunku po drodze, który można by dodatkowo do tego pojazdu załadować. Znalazłem taki ładunek na terenie Niemiec z miejscem przeznaczenia do Szwecji, niedaleko miejsca rozładunku na terenie Szwecji, który to adres dostałem wcześniej od Radosława Gogół. Ten drugi ładunek dostałem od firmy, z którą współpracuje od dłuższego czasu, tam wszystkie dokumenty się zgadzały. Ja ten ładunek odebrałem swoim innym autem, które było w pobliżu i potem dowiozłem do miejsca gdzie był pojazd Renault prowadzony przez Sierhieja. Dalej było tak, pojazd planowo pojechał do Kopenhagi i go rozładował. Nie wiem kto go rozładował, nie znam tej osoby. Wtedy rozładowano jedną paletę. Druga miała jechać do Szwecji. Po dojeździe na miejsce kierowcy zameldowałem Radosławowi Gogół, że auto jest na miejscu, ale ten adres w Kopenhadze pod który miałem zawieźć towar był zamknięty i nikogo tam nie było. On się rozłączył i za 10

minut oddzwonił do mnie z prośbą, aby kierowca zaczekał, bo zaraz ktoś tam przyjedzie. To jest standardowa sytuacja. Dane tego kierowcy to Siarhei Shastapalau. Faktycznie po jakimś czasie otrzymałem informację, od kierowcy że towar jest rozładowany. Następnie powiedziałem kierowcy, że może ruszać dalej na kolejny rozładunek, mając na myśli rozładunek towaru w Szwecji. Trzeba dodać, że każdy pojazd w naszej firmie ma system monitorowania. Będąc w kontakcie z klientem mojego ładunku z Niemiec do Szwecji ja wskazywałem gdzie ten pojazd jest, bo zależało im na czasie. Po przejeździe mostu Kopenhaga – Malmö zauważyłem, że kierowca stoi. Wywnioskowałem, że kierowca ma kontrolę, albowiem kontrole na tym przejściu granicznym zdarzają się często. Ja na GPS widziałem, że kierowca stoi na obszarze wyłączonym z ruchu. Zgodnie z regulaminem kierowca ma obowiązek poinformować spedytora o każdej okoliczności wpływającej na opóźnienie transportu. Taką okolicznością jest między innymi kontrola graniczna. W danej sytuacji nie dostałem od kierowcy takiej informacji. Ja się mogłem tylko tego domyślać, że trwa kontrola graniczna, bo nie zostałem przez kierowcę o tym bezpośrednio poinformowany. Ja mimo to próbowałem dodzwonić się do kierowcy i dowiedzieć się co się dzieje. Z doświadczenia wiedząc, że kontrola graniczna na tym moście może trwać i dwie godziny, czekałem, aż ten czas upłynie. I faktycznie po około dwóch godzinach po zatrzymaniu auta dostałem telefon od kierowcy, że miał kontrolę i kazałem mu jechać dalej. Informację o spóźnieniu auta o dwie godziny przekazałem zarówno Radosławowi Gogół, jak i temu drugiemu klientowi z Niemiec. Radosław Gogół powiedział, że poinformuje swojego klienta i polecił jechać pod wskazany adres w Szwecji. Do momentu dopóki kierowca nie dojechał na miejsce rozładunku monitorowałem go za pośrednictwem urządzenia GPS. Po dojeździe na miejsce dostałem od kierowcy informację, że jest na miejscu. Otrzymałem od kierowcy informację, że ktoś się z nim kontaktuje w sprawie transportu i nie jest to Radosław Gogół. Kierowca nie powiedział mi jak ten mężczyzna się nazywa. Wszystko wskazywało na to, że jest to odbiorca towaru. Z tego co pamiętam kierowca mówił, że ta osoba mówiła z nim w języku polskim. To też jest sytuacja normalna, oni znali dane kierowcy, bo jak już mówiłem te dane zostały im wcześniej poddane. Również i w tym przypadku, jak kierowca dojechał na miejsce to adres ten był zamknięty i nikogo tam nie było. Przekazałem tę informację Radosławowi Gogół, i dostałem odpowiedź, że ktoś tam się pojawi za trzydzieści minut. Po czym zadzwoniłem do kierowcy, aby poinformować go o zaistniałej sytuacji. W trakcie naszej rozmowy kierowca mi powiedział, że ktoś do niego dzwonił i powiedział, że będzie jednak za pięć minut. To był ten sam mężczyzna, z którym mój kierowca wcześniej rozmawiał. Te wszelkie niezgodności stanowiły niedogodność, ale taką, która się czasem zdarza. Podczas rozmowy kierowca mi powiedział, że już ktoś przyjechał i zaraz będzie towar

Prokurator Generalny
w Sądzie Rejonowym
Piotr Górkowski

ten zrzucił. Ja jako spedytor czekałem od niego na informację o zakończeniu rozładunku. Nie otrzymawszy informacji po około 40 minutach po zakończeniu naszej rozmowy, podjąłem kilkadziesiąt prób połączeń w celu dowiedzenia się co się dzieje, i jak przebiegał rozładunek i czy się zakończył. Dalej, okazało się że nie mogę się do niego dodzwonić, bo ma wyłączony telefon. To była godzina wieczorna i poinformowałem swojego klienta, tego klienta z Niemiec, że towar będzie na rano. Ja cały czas na GPS widziałem, że pojazd stoi na miejsce rozładunku. Następnie dalej próbowałem dzwonić do kierowcy ale bezskutecznie. Rano zauważyłem, że auto znajduje się w Helsingborgu w porcie. Po charakterze ruchu pojazdu stwierdziłem, że pojazd został scholowany, nie poruszał się sam. W końcu zacząłem wyjaśniać co się dzieje. Ja poszukałem w Internecie kontaktu do celników w Helsingborgu, ale nic mi to nie dało nie uzyskałem żadnej informacji. Potem wysłałem pod te współrzędne swojego innego kierowcę, który potwierdził, że pojazd jest pod tym adresem w hangarze i poleciłem mu, żeby się skontaktował z pracownikami tego miejsca i dowiedział się co się dzieje. Sytuacja wtedy już nie była standardowa i zacząłem podejrzewać, że jest jakiś problem. Ja poinformowałem swojego klienta z Niemiec, że mój pojazd stoi i nie dojedzie, taką samą informację przekazałem Radosławowi Gogół. To tylko Radosław Gogół mógł się skontaktować z bezpośrednim odbiorcą ładunku. Ten drugi kierowca, którego wysłałem rozmawiał z pracownikiem urzędu celnego, który kazał kierowcy opuścić teren i powiedział, że auto jest zatrzymane i nie wiadomo na jak długo, bo sprawa w związku z którym to auto zatrzymano jest poważna. Chciałbym przedstawić zrzuty ekranu zawierające zapis rozmowy z Radosławem Gogół i zobowiązuje się przesłać je mailowo na adres Prokuratury.

Na pytania przedstawiciela strony szwedzkiej: Dokumentów na ten towar nie było, jak wcześniej mówiłem kierowca ich nie dostał. Jeśli chodzi o fakturę za transport to ona jest w firmie EM Trans, ja nie wiem czy została ona zapłacona i przez kogo. Do moich kompetencji należy zdobycie ładunku i jego śledzenie, ja nie odpowiadam za wystawienie faktur. Za to odpowiadają inne osoby zatrudnione w firmie, ale myślę że firma przekaże taką fakturę na żądanie prokuratury. Na fakturze muszą być dane płatnika. Nie jestem w stanie powiedzieć czy firma EM Trans wysyłała w przeszłości inne ładunki pod ten adres w Ishøj, gdzie był pierwszy rozładunek. My mamy ośmiu spedytorów. Ja myślę że w bazie firmy będą odpowiednie dane co do poprzednich rozładunków pod tym adresem. Ja nie wiem jak się nazywa osoba, od której kierowca pobrał towar w Rotterdamie. Ja się kontaktowałem tylko z Radosławem Gogół. Ja również nie rozmawiałem z taką osobą z Rotterdamu telefonicznie. Ja z żadnym numerem holenderskim w tej sprawie się nie kontaktowałem. Na pytanie czy Sierhei miał powody by dzwonić na jaki holenderski numer, odpowiadam, że my mu takiego polecenia nie dawaliśmy, a jeśli się kontaktował to z własnej inicjatywy. Ja oprócz mojego

5

Asesor
Prokuratury Rejonowej
w Sønderborgu
19

Piotr Górkowski

kierowcy i Radosława Gogół nie rozmawiałem z nikim na temat tego transportu. Radosław Gogół prowadzi firmę spedycyjną w Ożarowie Mazowieckim. Jeśli chodzi o tę sprawę, to ja nie mam kontaktu z żadnym holenderskim kontrahentem, oczywiście w zakresie innych moich zleceń takie kontakty mam. Ja jeszcze raz podkreślam, że całość transportu nadzorował Radosław Gogół, z którym się kontaktowałem. Ja nie rozmawiałem z klientem ani z żadną inną osobą, która zamówiła środki piorące, a jedynie z Radosławem Gogół, który był pośrednikiem tej transakcji, a moim bezpośrednim zleceniodawcą. Ja miałem kontakt z Radosławem Gogół po tym zleceniu, poinformowałem go że samochód jest zatrzymany, tak aby mógł on przekazać tę informację swojemu klientowi. Powiedziałem mu również gdzie znajduje się samochód. Ja nie rozmawiałem o towarze, ale bardziej o zatrzymaniu samochodu, mnie bowiem towar nie interesował tylko zaistniała sytuacja i zatrzymanie samochodu. Ja nie rozmawiałem z Radosławem Gogół o towarze i o tym co wśród niego zatrzymano, bo ja w ogóle nie wiedziałem co zatrzymano. Ja dopiero dzisiaj podczas przesłuchania dowiedziałem się że tam były narkotyki. Ja na logikę myślałem że jak samochód jest zatrzymany przez celników, to problem mógł dotyczyć towaru, kierowcy bądź rzeczy schowanych w samochodzie lub znajdujących się przy kierowcy. Po czasie zorientowałem się, że problem musi dotyczyć towaru lub kierowcy. Dzisiaj już wiem, że problemem był towar. Dla mnie nie było dziwne, że nikt nie upominał się o środki piorące. U mnie nikt nie musiał się o to upominać poza Radosławem Gogół. Po tym jak rozmawiałem z Radosławem Gogół on nie pytał się o towar, ja jedynie sam wcześniej poinformowałem go że towar został zatrzymany. On podczas rozmowy nic nie mówił o tym towarze. Dla tego klienta Radosława Gogoła nasza firma robiła dwa lub trzy transporty – z tego co jest mi wiadome, ale te dane ma firma EM-TRAns. Radosław Gogół nie mówił mi dlaczego pojazd została zatrzymany, wysuwał pewne hipotezy, ale to było na zasadzie domysłów. Te rozmowy z Radosławem Gogół odbywały się w dniu zatrzymania i następnym, a później Radosław Gogół nie kontaktował się ze mną. Ja walczyłem o swój towar, a w jego interesie było walczenie o jego towar. Nie wiem czy on podejmował próby odzyskania towaru. Mnie interesowało, aby odzyskać towar i samochód dla naszej firmy. Ja kontaktowałem się w tym celu z Urzędem Celnym na prośbę mojego szefa bo ja posługuje się językiem angielskim. My z Sierheim nie jesteśmy dobrymi kolegami. Nie znam go prawie w ogóle, ale chciałbym powiedzieć, że on od dawna chciał zatrudnić się u nas do pracy, ale my ze względu na jego wiek nie bardzo chcieliśmy go zatrudnić. My często mamy ekspresowe transporty, gdzie lepiej poradzi sobie osoba młoda. My przy zatrudnieniu zwracamy uwagę na wiek, ale on nas jakoś przekonał i my go finalnie zatrudniliśmy. Ta sytuacja z maja 2022 roku miała miejsce niewiele ponad tydzień od momentu jego zatrudnieni a w firmie. Ja domyślam się że ILJA to Ilja Ramaniuk

To jest osoba, która wcześniej pracowała u nas w firmie i która poleciła naszą firmę Sierhiejowi. Imię Dymitri nic nie mówi. Tak na imię ma ten kierowca, który przetransportował ten legalny towar od klienta niemieckiego i przekazał go bezpośrednio Sierhiejowi. On chyba na nazwisko ma Harbatsevich. Samo imię Pjetr nic mi nie mówi, mieliśmy kiedyś osobę o taki imieniu w firmie, ale nie jestem w stanie nic więcej powiedzieć po samym imieniu. To wszystko co mam do powiedzenia w tej sprawie.

Omówienie poprawek i uzupełnień w tekście protokołu (art. 151 § 1 k.p.k.)
Nie było

Oświadczenia, wnioski, żądania i zarzuty świadka oraz osób biorących udział w czynności (art. 148 § 2 k.p.k., 150 § 2 k.p.k.) **nie było**

~~Protokół niniejszy odczytano. Na żądanie osoby uczestniczącej w czynności utrwalony przebieg tej czynności odtworzono bezpośrednio po jej zakończeniu (art. 147 § 3 k.p.k.).~~

Przesłuchanie zakończono dnia 21.11.2022r. o godz. 11:51

Urządzenie(a) rejestrujące obraz – dźwięk, urządzenie(a) techniczne umożliwiające przeprowadzenie przesłuchania świadka na odległość **nie było**

.....
(określić rodzaj i podać cechy identyfikacyjne urządzenia)

Obsługiwał **nie dotyczy**

.....
(podać imię, nazwisko, funkcję osoby obsługującej urządzenie)

.....
Protokół osobiście odczytałem/ odczytano mi

Asesor
Prokuratury Rejonowej
w Sochaczewie

Piotr Górecki
(podpis przesłuchującego)

.....
.....
(podpis protokolanta)

ISLENTSYEY AWAKSANDR
(podpis świadka)

.....
(podpis pełnomocnika świadka)

A. In

Alhnd

[stämpel:]

Distriktsåklagarmyndigheten i Sochaczew
96-500 Sochaczew, ul. Ziemowita 10

Mål nr 4221-4.Oz.17.2022

VITTNESFÖRHÖRSPROTOKOLL

Distriktsåklagarmyndigheten i Sochaczew, **den 21.11.2022 kl. 08:56**

Piotr Gorzkowski – åklagare vid Distriktsåklagarmyndigheten i Sochaczew,
med deltagande av protokollförare – assistent Jaroslaw Kotula

hörde den person som anges nedan som vittne på grundval av artikel 177 § 1, artikel 177 § 1a i
straffprocesslagen samt artikel 143 § 1.2 i straffprocesslagen,

Aljaksandr Islentsyeu.

Vittnets identitet fastställdes på grundval av id-kort med nummer DEJ 412542, utfärdat av
borgmästare i Teresin kommun.

**Vittnet informerades om det straffrättsliga ansvaret för falskt vittnesbörd eller för att dölja
sanningen (artikel 233 § 1 i strafflagen), vilket vittnet bekräftar med sin egenhändiga
namnteckning (artikel 190 i straffprocesslagen).**

[egenhändig namnteckning]

.....
(vittnets namnteckning)

**Vittnet/brottsoffret^{*)} erhöll – i fall detta inte gjorts tidigare – en skriftlig ”Instruktion om
brottsoffrets rättigheter och skyldigheter vid straffrättsliga förfaranden” och ”Instruktion om
vittnets rättigheter och skyldigheter vid straffrättsliga förfaranden”.**

[egenhändig namnteckning]

.....
(vittnets namnteckning)

Vittnet uppgav följande personuppgifter:

Förnamn och efternamn:	Aljaksandr Islentsyeu
Föräldrarnas förnamn:	Siarhey, Alla född Siurkiewicz
PESEL:	83080820737
Födelsedatum och födelseort:	08 augusti 1983, Biuriuza (Belarus)
Adress för delgivning inom landet:	uppgifterna finns i adressbilagan

Translated by



SPRÅKSERVICE

Reference: 2022/10610
www.sprakservice.se

Straff för falskt vittnesmål:
Relation till parterna:

**enl. förklaring ej straffad för falskt vittnesbörd
främmande**

Vittnet - brottsoffret informerades dessutom om de rättigheter som härrör från artiklarna 53, 54, 59, 60, 156 § 1, 2 och 5, 157 § 3, 177a § 1a, 299a § 2, artiklarna 316, 317 i straffprocesslagen samt om de skyldigheter och följder som anges i artiklarna 138, 139, 150 § 2, 177 § 1, 179, 182, 184, och 192 i straffprocesslagen.

Vittnet informerades om det straffrättsliga ansvaret för falskt vittnesbörd eller för att dölja sanningen. Vittnet informerades om innehållet i artikel 183 § 1 i straffprocesslagen.

Vittnet vittnar att han har förstått instruktionerna. Vittnet lämnar följande vittnesmål:

Jag är speditör på företaget EM Trans Emil Graszka med säte vid Szkolna-gatan 5 i Sochaczew. Vi har mer än femtio transportenheter i företaget. I företaget finns också åtta-nio speditörer. Alla speditörer arbetar inte på samma villkor, vissa är anställda och andra arbetar med EM Trans Emil Graszka på b2b-avtalsbasis. Oberoende av anställningsgrund finns det en order om att speditörerna ska samarbeta för att maximera användningen av transportresurserna, så att det inte finns några tomma utrymmen eller tomma resor. Vi söker beställningar – även tilläggsbeställningar via fraktbörsen. Jag vill påpeka att alla fordon också delas mellan speditörer och att varje speditör är ansvarig för resultaten. Fordonen tillhör företaget EM Trans Emil Graszka. Vi transporterar varor, men vi vet aldrig vem som äger varorna och vi vet inte alltid helt och hållet vad vi transporterar. Vi vet bara vad som transporteras på grundval av fraktdokumentet, och vad som faktiskt finns på pallen vet vi inte riktigt. Jag vill tillägga att varje speditör hanterar en viss andel av fordonen och är ansvarig för resultatet. När rutterna är färdiga och redovisade kan fordonen passera mellan speditörerna. Jag skulle vilja tillägga att fordonen körs på inomeuropeiska rutter – i högst 28 dagar, vilket krävs enligt reglerna, och efter denna period måste fordonen återvända till basen. När fordonet är tillbaka och redovisat kan det användas av en annan speditör. Jag vet vad fallet handlar om och jag vet varför jag har kallats till åklagarmyndigheten. Jag var ansvarig för Renault Master WGM 73663 den 13 maj 2022. Jag känner igen fordonet på det fotografi som visats för mig. Den 13 maj 2022 kl. 11:02 hade jag som speditör inget uppdrag för denna bil. Klockan 11:02 erbjöds jag att leverera två laster till Danmark och Sverige med lastning i Nederländerna i Rotterdam. Jag fick förslaget från ett externt speditörsföretag som nyttjar våra fordon, PART EXPRESS Radoslaw Gogol med säte i Ozarow Mazowiecki, direkt från Radoslaw Gogol via WhatsApp. Jag hade en ledig bil i Tyskland i Bielefeldområdet, vilket jag berättade om för honom. Samtidigt påpekade jag att det var långt till Nederländerna från Bielefeld. Han sa att det inte fanns någon tidspress och bad om ett kostnadsförslag för transporten. Jag värderade tjänsten till 1 200 euro. Hos oss har vi en rutin som går ut på att jag alltid måste lämna uppgifter om chauffören, hans telefonnummer och uppgifter om bilen innan jag får en beställning. Jag uppgav inte någon e-postadress eftersom jag visste att det här företaget samarbetade med oss och att jag skulle få beställningen från dem. Jag lämnade uppgifterna via WhatsApp. Jag kommer att tillhandahålla utskrifter av dessa samtal efter förhöret. Via WhatsApp fick jag också information om lastning och adressuppgifter för två lossningar, där jag genast märkte att varken lastnings- eller lossningsföretag angavs, utan bara adresserna. Detta är inte standard eftersom avsändaren eller mottagaren alltid identifieras med företagets namn. Jag frågade om det

Translated by



SPRÅKSERVICE

Reference: 2022/10610
www.sprakservice.se

fanns några företagsnamn. Jag fick svaret att det skulle finnas någon där som väntade på chauffören, jag fick de exakta geografiska koordinaterna för den plats där lastningen var planerad och att det skulle räcka med adresserna. Detta oroade mig inte, utan intresserade mig bara, men jag fördjupade mig inte i ämnet eftersom vi helt enkelt har många av dessa laster. När chauffören anländer till lastplatsen ska han enligt reglerna rapportera till oss vad han har tagit emot, vilka varor han har tagit emot, deras vikt och om lossningsadresserna stämmer överens med adresserna i den dokumentation som företaget har skickat. Detta görs för att undvika att man till exempel lastar fel varor. Efter lastningen fick jag veta av chauffören att han hade tagit emot två pallar, men han angav inte vilken typ av gods det rörde sig om, och som han sa hade han inte fått några dokument för detta. Han sa inte vad det var för varor, jag var bara intresserad av varornas vikt och kvantitet och om adresserna stämde överens med dokumentationen. Efter lastningen meddelade han mig att han inte hade fått några dokument för varorna. Detta är ingen standardsituation, men den hör till de 10 procent av de situationer som inträffar. Jag informerade Radoslaw Gogol om detta per telefon och fick svaret att chauffören själv måste fylla i CMR-dokumentet enligt de angivna adresserna. Det förekommer också, men det är sällsynt. Jag frågade Radoslaw Gogol ännu en gång vilka företag chauffören skulle fylla i eftersom felskrivningar kan leda till böter, och rejäla sådana. Radoslaw Gogol berättade inte vilka företagsnamn jag skulle ange, utan bara att någon skulle ta emot varorna på denna adress. Efter att chauffören egenhändigt fyllt i CMR-dokumentet och hämtat varorna bad jag chauffören att köra vidare i riktning mot Köpenhamn, och letade då efter gods på vägen som kunde lastas på fordonet. Jag hittade en sådan last i Tyskland med destination i Sverige, inte långt från den lossningsadress i Sverige, som jag tidigare hade fått av Radoslaw Gogol. Jag fick den här andra lasten från ett företag som jag har arbetat med länge, och alla dokument stämde överens. Jag hämtade lasten med en annan bil som var i närheten, och körde den sedan till den plats där Renault-bilen som kördes av Sierhej befann sig. Sedan hände följande. Fordonet åkte planenligt till Köpenhamn och lossades där. Jag vet inte vem som lossade den, jag känner inte den personen. Då lossades en pall. Den andra skulle åka till Sverige. När chauffören kom fram rapporterade jag till Radoslaw Gogol att bilen var framme, men att det var stängt på den adress i Köpenhamn där jag skulle lämna varorna och att det var ingen där. Han la på och efter tio minuter ringde han tillbaka och bad om att chauffören skulle vänta eftersom någon strax skulle komma dit. Detta är en vanlig situation. Denna chaufför var Siarhei Shastapalau. Efter en tid fick jag faktiskt information från chauffören om att varorna hade lossats. Jag sa då till chauffören att han kunde köra vidare till nästa lossning, och då menade jag lossning av godset i Sverige. Det bör tilläggas att alla fordon i vårt företag har ett övervakningssystem. När jag var i kontakt med kunden för min last från Tyskland till Sverige berättade jag var fordonet befann sig eftersom tiden var av vikt. Efter att ha passerat bron mellan Köpenhamn och Malmö såg jag att chauffören stod stilla. Jag drog slutsatsen att chauffören hade en kontroll eftersom kontroller vid denna gränsövergång sker ofta. Jag kunde se på GPS:en att chauffören stod i ett område som uteslutits för trafik. Enligt bestämmelserna är chauffören skyldig att informera speditören om alla omständigheter som försenar transporten. En sådan omständighet omfattar gränskontroll. I den här situationen fick jag ingen sådan information från chauffören. Jag kunde bara gissa att det pågick en gränskontroll eftersom chauffören inte informerade mig direkt om detta. Jag försökte ändå ringa chauffören och ta reda på vad som hände. Eftersom jag av erfarenhet visste att gränskontroller vid denna gränsövergång kan ta upp till två timmar, väntade jag på att denna tid skulle gå. Och efter ungefär två timmar efter det att bilen stoppats fick jag faktiskt ett samtal från chauffören om att det

Translated by



SPRÅKSERVICE

Reference: 2022/10610

www.sprakservice.se

en kontroll och jag sa åt honom att köra vidare. Jag meddelade Radoslaw Gogol och den andra tyska kunden att bilen var två timmar försenad. Radoslaw Gogol sa att han skulle informera sin kund och sa att vi skulle köra till den angivna adressen i Sverige. Jag övervakade chauffören via GPS tills han kom fram till lossningsplatsen. Vid ankomsten informerade chauffören mig om att han var på plats. Jag fick information från chauffören om att någon kontaktar honom angående transporten och att det inte är Radoslaw Gogol. Chauffören berättade inte vad mannen hette. Allt pekade på att det var varornas mottagare. Vad jag minns sa chauffören att personen pratade polska med honom. Detta är också en normal situation, de kände till chaufförens uppgifter eftersom de, som jag sa, hade fått dessa uppgifter i förväg. När chauffören kom till platsen var det stängt på adressen och det fanns ingen där. Jag gav denna information vidare till Radoslaw Gogol och fick svaret att någon skulle vara där om trettio minuter. Jag ringde sedan chauffören för att informera honom om situationen. Under vårt samtal berättade chauffören att någon hade ringt honom och sagt att han skulle vara där om fem minuter. Det var samma man som min chaufför hade prata med tidigare. Dessa inkonsekvenser var en olägenhet, men de förekommer ibland. Under samtalet berättade chauffören att någon redan hade anlänt och att han strax skulle lossa godset. Jag som speditör väntade på att få höra från honom att lossningen var klar. Eftersom jag inte hade fått någon information 40 minuter efter vårt samtal, ringde jag dussintals samtal för att ta reda på vad som hände, hur lossningen gick och om den var avslutad. Senare upptäckte jag att jag inte kunde nå honom eftersom hans telefon var avstängd. Det var kvällstid och jag informerade min kund, denna kund från Tyskland, att varorna skulle vara där på morgonen. Jag kunde hela tiden se på GPS:en att fordonet befann sig vid lossningsplatsen. Jag fortsatte sedan att försöka ringa chauffören, men utan resultat. På morgonen såg jag att bilen stod i Helsingborg i hamnen. På grund av fordonets rörelser kunde jag konstatera att fordonet hade bogserats, det rörde sig inte på egen hand. Till slut började jag undersöka vad som hände. Jag letade på Internet efter en kontakt med tulltjänstemännen i Helsingborg, men det gav mig ingenting, jag fick ingen information. Jag skickade då min andra chaufför till dessa koordinater, som bekräftade att fordonet befann sig på denna adress i hangaren, och jag bad honom att kontakta personalen där för att ta reda på vad som pågick. Situationen var då inte längre vanlig och jag började misstänka att det var något problem. Jag informerade min kund från Tyskland om att mitt fordon stod stilla och inte skulle komma fram, och jag gav samma information till Radoslaw Gogol. Det var bara Radoslaw Gogol som kunde kontakta den direkta mottagaren av lasten. Den andra chauffören som jag hade skickat pratade med en tulltjänsteman som bad chauffören lämna området och sade att bilen skulle hållas kvar, oklart hur länge, eftersom det fall som ledde till att bilen hölls kvar var allvarligt. Jag skulle vilja tillhandahålla skärmdumpar med mitt samtal med Radoslaw Gogol och jag åtar mig att skicka dem via e-post till åklagarmyndigheten.

Svar på frågor från de svenska myndigheternas företrädare: Det fanns inga dokument för dessa varor, som jag sa tidigare hade chauffören inte fått dem. När det gäller transportfakturan finns den hos EM Trans, jag vet inte om den har betalats och av vem. Det är mitt ansvar att skaffa laster och hålla reda på dem, jag ansvarar inte för att utfärda fakturor. Det är andra i företaget som har ansvaret för detta, men jag tror att företaget kommer att överlämna denna faktura på begäran av åklagarmyndigheten. Det måste finnas uppgifter om betalaren på fakturan. Jag kan inte säga om EM Trans tidigare har skickat andra laster till denna adress i Ishøj, där den första lossningen skedde. Vi har åtta speditörer. Jag tror att det finns relevanta uppgifter i företagets databas om tidigare lossningar på denna adress. Jag känner inte till namnet på den person från vilken chauffören hämtade varorna i Rotterdam. Jag

Translated by



SPRÅKSERVICE

Reference: 2022/10610
www.sprakservice.se

kontaktade bara Radoslaw Gogol. Jag pratade inte heller med denna person från Rotterdam i telefon. Jag har inte kontaktat något nederländskt nummer i denna fråga. På frågan om Sierhei fick instruktioner om att ringa något nederländskt nummer svarar jag att vi inte gav honom några sådana instruktioner, och om han gjorde det så var det på eget initiativ. Förutom min chaufför och Radoslaw Gogol pratade jag inte med någon om denna transport. När det gäller det här fallet har jag ingen kontakt med någon nederländsk entreprenör, men inom ramen för mina andra uppdrag har jag naturligtvis sådana kontakter. Jag vill än en gång betona att hela transporten övervakades av Radoslaw Gogol, som jag hade kontakt med. Jag pratade inte med kunden eller någon annan person som beställde tvättmedlen, utan endast med Radoslaw Gogol som var mellanhanden i denna transaktion och min direkta uppdragsgivare. Jag var i kontakt med Radoslaw Gogol efter detta uppdrag och informerade honom om att bilen hade beslagtogs, så att han kunde vidarebefordra denna information till sin kund. Jag berättade också var bilen stod. Jag pratade inte om varorna utan mer om beslagtagningen av bilen eftersom jag inte var intresserad av varorna utan av situationen och beslagtagningen av bilen. Jag pratade inte med Radoslaw Gogol om godset och vad som hade beslagtogs, för jag visste inte alls vad som hade beslagtogs. Jag fick reda på först i dag under förhöret att det fanns droger där. Logiskt sett tänkte jag att om bilen stoppades av tulltjänstemännen kunde problemet ha berott på varorna, chauffören eller de saker som gömdes i bilen eller som chauffören hade med sig. Efter en tid insåg jag att problemet måste bero på varorna eller chauffören. I dag vet jag att det var varorna som var problemet. För mig var det inte konstigt att ingen frågade efter tvättmedlen. Hos mig behövde ingen fråga efter dem, förutom Radoslaw Gogol. När jag pratade med Radoslaw Gogol frågade han inte efter varorna, utan jag informerade honom bara om att varorna hade stoppats. Han sa inget om varorna under samtalet. För denna Radoslaw Gogols kund utförde vårt företag två eller tre transporter, så vitt jag vet, men dessa uppgifter innehas av EM Trans. Radoslaw Gogol berättade inte varför fordonet beslagtogs, han gjorde några hypoteser men det var gissningar. Dessa samtal med Radoslaw Gogol ägde rum på dagen för beslagtagningen och dagen därpå, och därefter kontaktade Radoslaw Gogol mig inte längre. Jag kämpade för mina varor och det låg i hans intresse att kämpa för sina varor. Jag vet inte om han gjorde några försök att återfå varorna. Mitt intresse var att få tillbaka varorna och bilen för vårt företag. Jag kontaktade tullen i detta syfte på begäran av min chef eftersom jag pratar engelska. Sierhei och jag är inte bra kompisar. Jag känner honom knappt alls, men jag vill säga att han länge ville arbeta för oss, men vi ville inte riktigt anställa honom på grund av hans ålder. Vi tittar på ålder när vi anställer, men han övertygade oss på något sätt och vi anställde honom i företaget. Denna situation i maj 2022 ägde rum drygt en vecka efter att han anställdes på företaget. Min gissning är att ILJA är Ilja Romaniuk. Detta är den person som tidigare arbetade på vårt företag och som rekommenderade vårt företag till Sierhei. Förnamnet Dymitri säger mig ingenting. Detta är förnamnet på den chaufför som transporterade de lagliga varorna från den tyska kunden och överlämnade dem direkt till Sierhei. Jag tror att han heter Harbatsevich i efternamn. Förnamnet Pjetr i sig säger mig ingenting, vi hade tidigare en person med det förnamnet, men jag kan inte säga något mer av bara förnamnet. Det är allt jag har att säga om saken.

Genomgång av ändringar och tillägg till protokollet (artikel 151§1 i straffprocesslagen).

Ej tillämpligt

Translated by



SPRÅKSERVICE

Reference: 2022/10610

www.sprakservice.se

Förklaringar, begäran, krav och invändningar från vittnets sida samt från personer som deltar i åtgärden (artiklarna 148§2, 150§2 i straffprocesslagen)

Ej tillämpligt

~~Detta protokoll har lästs upp. På begäran av den person som deltar i åtgärden har det inspelade åtgärdsförloppet spelats upp omedelbart efter det att åtgärden avslutats (artikel 147§3 i straffprocesslagen)*.~~

Förhöret avslutades den 21.11.2022 klockan 11:51.

Bild- och ljudupptagningsutrustning – den tekniska anordning som gör det möjligt att höra vittnet på avstånd*) **ej tillämpligt**

(ange utrustningens typ och dess identifieringsegenskaper)

sköttes av **ej tillämpligt**

(ange förnamn, efternamn, befattning på den person som skötte utrustningen)

Jag har läst protokollet/protokollet har lästs upp för mig

[egenhändig namnteckning]
(förhørsledarens underskrift)

[egenhändig namnteckning]
(vittnets underskrift)

[egenhändig namnteckning]
(protokollförarens underskrift)

(vittnets ombuds namnteckning)

Translated by



SPRÅKSERVICE

Reference: 2022/10610
www.sprakservice.se

EUROPEAN CRIMINAL RECORDS INFORMATION SYSTEM - ECRIS

Request Response

Sender: National Crime Register (Poland)

Received: 24/11/2022 14:39:55

Reply to:

Request:

Date/Time:

PL-SE-RRS-000000000031243

Receiver: Swedish Police Authority

Deadline: 07/12/2022

SE-PL-REQ-000000000024860

23/11/2022 13:20:20

NO CONVICTIONS

Person Nominal Information

Surname: SHASTAPALAU

Forename: SIARHEI

Nationality: Belarus

Birth Country : Belarus

Birth Town:

UNKNOWN

Identity Number:

Second Surname:

Full Name:

Birth Date: 02/03/1973

Birth Region :

Sex: Male

EUROPEAN CRIMINAL RECORDS INFORMATION SYSTEM - ECRIS

Request Response

Sender: National Crime Register (Poland)

Received: 20/12/2022 17:50:34

Reply to:

Request:

Date/Time:

PL-SE-RRS-000000000031876

Receiver: Swedish Police Authority

Deadline: 02/01/2023

SE-PL-REQ-000000000025253

19/12/2022 13:02:24

NO CONVICTIONS

Person Nominal Information

Surname: GESEK

Forename: KRYSTIAN

Nationality: Poland

Birth Country : Poland

Birth Town:

UNKNOWN

Identity Number:

Second Surname:

Full Name:

Birth Date: 25/11/1997

Birth Region :

Sex: Male