Sygn. akt II K 719/17

UZASADNIENIE

wyroku Sądu Rejonowego w Dębicy

z dnia 05 grudnia 2019r.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Oskarżony M. O. zatrudniony jest jako diagnosta w Przedsiębiorstwie (...) S.A. (...) w D.. Do jego obowiązków należy przede wszystkim przeprowadzanie okresowych badań technicznych wszystkich pojazdów, a więc również autobusów. W dniu 2 września 2016 roku przeprowadzał okresowe badanie techniczne autobusu marki A. (...) o nr rej. (...).

Dowód: wyj. osk. M. O. k. 184, 265-267.

Podczas przeprowadzania badania technicznego tego autobusu przez M. O. występowały w tym pojeździe poważne usterki, które stanowiły bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci popękanych przewodów pneumatycznych układu hamulcowego doprowadzających powietrze do siłowników hamulcowych tylnej osi, uszkodzona była osłona zabezpieczająca wnętrze części roboczej siłownika hamulcowego koła tylnego prawego oraz uszkodzony był i nieprofesjonalnie skręcony przewód elektryczny czujnika ciśnienia powietrza w układzie pneumatycznym. Oskarżony pomimo występujących w tym autobusie widocznych ww. poważnych usterek, dopuścił ten pojazd do ruchu.

Dowód: opinie biegłego B. D. k. 26 – 59, 222-236, 310-312.

Po przeprowadzonym badaniu technicznym autobusu marki A. (...) o nr rej. (...) przez oskarżonego M. O., pomimo widocznych ww. poważnych usterek zagrażających bezpieczeństwu w ruchu lądowym w tym autobusie w zastępstwie oskarżonego stosownego wpisu do rejestru badań technicznych o pozytywnym wyniku badania technicznego tego pojazdu dokonał M. C.. Również w dowodzie rejestracyjnym tego pojazdu widniał stosowny zapis o pozytywnym przeglądzie tego pojazdu.

Dowód: zezn. św. M. C. k. 110, wyj. osk. M. O. k. 184, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z dnia 02.09.2016r. k. 73,wydruk z rejestru badań technicznych k. 74.

W dniu 30 września 2016 roku kierowca autobusu marki A. (...) o nr rej. (...) E. Z. uczestniczył w wypadku drogowym, w którym doszło do potrącenia pieszej. Przeprowadzone tego samego dnia badanie techniczne ww. autobusu wykazało, iż hamulec zasadniczy jest niesprawny i wynik badania technicznego tego pojazdu był negatywny z uwagi na okoliczność, iż różnica sił hamowania jednej osi była większa niż 30 %.

Dowód: protokół oględzin k. 3-4, szkic k.7, protokół oględzin pojazdu k. 8 – 9, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z dnia 30.09.2019r. k. 12,13, 14-15.

Oskarżony M. O. ma 59 lat. Posiada wykształcenie średnie techniczne. Z zawodu jest mechanikiem - diagnostą. Nie posiada osób na utrzymaniu. Leczony neurologicznie na Zespół (...). Poczytalność oskarżanego w dacie czynu nie budzi wątpliwości. Uprzednio nie był karany za wykroczenia i przestępstwa.

Dowód: dane osobopoznawcze k. 265, informacja o wpisach w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego k. 180, karta karna k. 337, opinia sądowo – psychologiczna k. 272-286.

Oskarżony M. O. słuchany w postępowaniu przygotowawczym nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Podał, że jest zatrudniony jako diagnosta w (...) mieszczącej się na terenie bazy firmy (...). Do jego obowiązków jako diagnosty należy przeprowadzanie badań technicznych wszystkich pojazdów. Co prawda przypomina sobie

okoliczności w jakich przeprowadził badanie techniczne autobusu marki A. o nr rej. (...), ale z uwagi na upływ czasu nie pamięta okoliczności w jakich odbywał się ten przegląd. Pamięta, że tego dnia autobusem na stację diagnostyczną wjechał E. Z., który nie zgłaszał mu żadnej usterki tego autobusu. Podał, że pamięta jak osobiście przeprowadzał badanie okresowe tego pojazdu. Nie stwierdził wówczas żadnych drobnych usterek podczas przeglądu tego autobusu, a tym bardziej nie mógł stwierdzić poważnych usterek, które by nie pozwalały dopuścić pojazdu do ruchu. Stwierdził, iż jest w pełni przekonany, że pojazd ten w dniu 2.09.2016r. wyjechał ze stacji diagnostycznej w pełni sprawny technicznie. Podczas badania technicznego tego pojazdu w dniu 02.09.2016r. co prawda te przewody pneumatyczne mogły być popękane, jednak pęknięcia tych przewodów podczas eksploatacji autobusu pokrywają się kurzem i błotem, a więc podczas tego przeglądu mógł nie widzieć tych pęknięć. Gdyby zauważył podczas tego przeglądu istniejące wówczas pęknięcia przewodów pneumatycznych to nie dopuściłby tego pojazdu do ruchu. Podał również, iż od przeprowadzonego badania stanu pojazdu w dniu 02.09.2016r. do wypadku z udziałem tego autobusu minął ponad miesiąc i w tym czasie mogło dojść do pęknięć tych przewodów pneumatycznych. Również uszkodzona osłona zabezpieczająca wnętrze części roboczej siłownika hamulcowego tylnego prawego koła w dniu 02.09.2016r. musiała być na swoim miejscu i spełniać swoje zadania w tym autobusie. Gdyby nie było tej osłony to nie dopuściłby tego pojazdu do ruchu. Również w tym przypadku osłona ta musiała ulec uszkodzeniu w okresie eksploatacji autobusu od dnia przeglądu technicznego do dnia oględzin tego pojazdu przez biegłego. Także usterka w postaci uszkodzonego i źle skręconego przewodu elektrycznego czujnika ciśnienia powietrza w układzie pneumatycznym to ta usterka mogła powstać, ale po tym badaniu technicznym.

M. O. słuchany na rozprawie nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, iż faktycznie w dniu 2 września 2016 roku przeprowadzał badanie techniczne pojazdu marki A. (...) o nr rej. (...). Badanie techniczne tego autobusu rozpoczął od sprawdzenia stanu sprawności hamulców. Stan hamulców sprawdza się na legalizowanym urządzeniu rolkowym. Pamięta, iż hamulce tego autobusu były w porządku. Z. do kanału i sprawdził stan podwozia, nic nie budziło jego wątpliwości co do sprawności, a także kierowca tego autobusu nie zgłaszał żadnych usterek. W dniu 23 września 2016 roku pojazd ten został skierowany na warsztat celem usunięcia awarii hamulców. Ta usterka hamulców nie została ujęta w żadnych dokumentach, ale wie, że taka naprawa była przeprowadzona, bowiem kierowca, jeżeli kieruje samochód na warsztat to pisze zlecenie, w którym to wpisuje, co warsztat ma zrobić. Jeżeli natomiast chodzi o sprawdzenie szczelności układu pneumatycznego, to sprawdza się go jedynie na słuch, gdyż innej możliwości nie ma. W takim przypadku kierowca naciska pedał hamulca i jeżeli jest nieszczelność, to słychać syczenie. W trakcie badania diagnostycznego wszystko było w porządku. Skoro 23 września 2016r. zostały nabite nowe okładziny szczęk, to po krótkim czasie powinno się zjechać na warsztat i je uregulować, bo one w krótkim czasie się zużywają. Jeżeli chodzi o popękane przewody pneumatyczne, to one były popękane na łuku, bo ten przewód jest wygięty. Biegły po prostu wziął częściowo je wyczyścił i one się ujawniły. Podał, iż nie zauważył wówczas tego. Wykonując również badanie techniczne tego autobusu w dniu 02.09.2016r. i oglądając osłony, były one w porządku. Były całe i niepopękane. Jeżeli chodzi o przewód pneumatyczny, który znajduje się na zdjęciu nr 27 opinii biegłego (k.47), to on będąc w takim stanie powinien być wymieniony. Jednak jak podał w chwili badania technicznego tego pojazdu w dniu 02.09.2016r. nie był w takim stanie. Jeżeli chodzi o przewody pneumatyczne, które są na zdjęciach nr 25 i 26 opinii (k.46), to one też powinny być powymieniane. W chwili badania technicznego one tez nie były w takim stanie, one były zakurzone. Natomiast jeżeli chodzi o uszkodzony przewód elektryczny od czujnika ciśnienia, to widać, że on jest skręcony ręcznie. Zaś jeżeli chodzi o uszkodzenia membrany i tłoka, które są na zdjęciach nr 36, 37, 38, 39, 40, 41 opinii (k.52,53,55, 56) to je można stwierdzić też dopiero po rozebraniu, czyli więc dopiero po stwierdzeniu przez kierowcę awarii, gdy dokonuje się rozebrania tych części. Podał również, iż uprawnienia diagnosty uzyskał w 1995 roku i nigdy nie dokonał błędnych badań technicznych. Gdyby zauważył pęknięcie pióra resora tak jak na zdjęciu nr 12 opinii, to nie dopuściłby samochodu do ruchu. Na zdjęciach nr 10 i 11 opinii (k.35) co prawda widać korozje ramy pojazdu, ale czy dopuściłby taki pojazd do ruchu wynikałoby ze stanu korozji, bowiem rama pojazdu jest zalepiona błotem i tej korozji dobrze nie widać. Natomiast jeżeli chodzi o czujnik ciśnienia jak na zdjęciu nr 29 opinii (k.48), to jego wygląd powoduje, że nie dopuściłby autobusu do ruchu. Przyznał również, iż przewody pneumatyczne, które są na zdjęciach popękane mogły powstać przy eksploatacji po dopuszczeniu przez niego pojazdu do ruchu.

Sąd uznał wyjaśnienia oskarżonego M. O. za niewiarygodne w zakresie w jakim kwestionuje on popełnienie przez siebie zarzucanego mu przestępstwa. Przeczy temu materiał dowodowy zebrany w przedmiotowej sprawie, a w szczególności opinie biegłego B. D. (2) – pisemne i ustna, w których biegły w sposób stanowczy i rzetelny wykazał, iż oskarżony jako uprawniony diagnosta przeprowadzając okresowe badanie techniczne autobusu marki A. (...) o nr rej. (...) w dniu 02.09.2016r. dopuścił ten pojazd do ruchu, pomimo, iż w tym czasie występowały w tym autobusie poważne usterki w postaci: popękanych przewodów pneumatycznych układu hamulcowego doprowadzających powietrze do siłowników hamulcowych tylnej osi, uszkodzona była również osłona zabezpieczająca wnętrze części roboczej siłownika hamulcowego koła tylnego prawego oraz uszkodzony i nieprofesjonalnie skręcony był przewód elektryczny czujnika ciśnienia powietrza w układzie pneumatycznym, a które to usterki spowodowały, że ten pojazd w żaden sposób nie powinien być dopuszczony przez M. O. do ruchu, bowiem ten pojazd z ww. usterkami stanowił bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, co wykazał biegły B. D. (2). Nie ulega wątpliwości, iż oskarżony jako uprawniony diagnosta zaniechał przeprowadzenia rzetelnego sprawdzenia stanu technicznego autobusu marki A. (...) o nr rej. (...), a przede wszystkim stanu układu hamulcowego, bowiem mając na uwadze opinie biegłego jest bezspornym, iż w dniu 2 września 2016 roku ww. usterki występowały w tym autobusie, i jak wynika z tych opinii biegłego ww. usterki były widoczne „gołym, nieuzbrojonym okiem". Zresztą sam oskarżony na rozprawie nie kwestionował przecież, iż m.in. taki stan uszkodzonych przewodów pneumatycznych obligatoryjnie obligował do ich natychmiastowej wymiany. Zaś próba niejako uwolnienia się od odpowiedzialności karnej oskarżonego, a więc złożone wyjaśniania, w których podał, iż te przewody były zakurzone, a więc mogły być niewidoczne dla niego nie mogą zostać w żaden sposób uwzględnione, bowiem nie ulega wątpliwości, iż jest to przyjęta przez oskarżonego linia obrony. Wszak biegły w ustnej opinii w sposób jednoznaczny podał, że wykonywał badanie tych przewodów pneumatycznych podczas oględzin, tj. 41 dni po przeprowadzonym badaniu technicznym przez oskarżonego w dniu 2.09.2016r. i pęknięcia tych przewodów były widoczne, chociaż były zabrudzenia. Z opinii biegłego B. D. (2) w sposób bezsporny i jednoznaczny wynika również, iż duża ilość pęknięć na przewodach pneumatycznych układu hamulcowego doprowadzających powietrze do siłowników hamulcowych tylnej osi w tym autobusie oraz kształt tych pęknięć (m.in. zdjęcia nr 5,6,9,10 opinii - k.230 i 232) wskazują, iż przewody te były popękane od starości, a stwierdzone pęknięcia w tych przewodach pneumatycznych powodowały, że taki przewód mógł pęknąć w każdej chwili. Jak wykazał biegły taki stan popękanych przewodów pneumatycznych powodował wpływ na bezpieczeństwo jazdy, bowiem jak są one popękane to blokują układ hamulcowy, a jeżeli spadek ciśnienia w układzie pneumatycznym spadnie poniżej 5 barów to następuje blokada układu hamulcowego. Z ustaleń biegłego wynika, iż ciśnienie w tym układzie wynosiło zaledwie 5,4 bara, zaś instrukcja obsługi podaje ciśnienie wzorcowe dla tego typu autobusu od 6 do 7 barów. Co więcej kierując się również zasadami logiki, wiedzy i doświadczenia życiowego należy podkreślić, iż stan tych przewodów pneumatycznych wskazuje również, że dawno nie były one wymieniane, a więc musiały być widoczne przez oskarżonego w dniu 02.09.2016r. W takich okolicznościach nie ulega wątpliwości, iż w szczególności te popękane przewody pneumatyczne w każdej chwili mogły spowodować zagrożenie bezpieczeństwa, gdyż w chwili pęknięcia tych przewodów autobus straciłby stateczność poprzez zablokowanie tylnej osi przez układ hamulcowy, skoro jak wynika z opinii biegłego ciśnienie w tym układzie wynosiło zaledwie 5,4 bara (prawidłowe od 6 do 7 bara), zaś gdyby spadło poniżej 5 bara to nastąpiłaby blokada układu hamulcowego. Zatem oskarżony widząc takie pęknięcia przewodów pneumatycznych w żaden sposób nie powinien dopuszczać tego autobusu do ruchu. Jak wykazał również biegły, w związku z tym, iż przewody te pracują pod znacznym ciśnieniem to przewody w takim stanie nie powinny być w żaden sposób eksploatowane, gdyż w każdej chwili może dojść do ich pęknięcia i rozszczelnienia układu hamulcowego. Także biegły wykazał, iż skoro podczas oględzin powypadkowych przeprowadzonych przez niego w dniu 13.10.2016r. stwierdzono wewnątrz siłownika hamulcowego koła tylnego autobusu marki A. (...) o nr rej. (...) ślady znacznego nalotu korozji i na czpieniu siłownika również widoczna była znaczna korozja to świadczy to o tym, że osłona zabezpieczająca wnętrze części roboczej siłownika hamulcowego tylnej osi została uszkodzona dawno temu i osłona ta musiała być uszkodzona przed dniem 2 września 2016 roku. Również widoczny na zdjęciu nr 29 opinii (k.48) widok uszkodzonego przewodu elektrycznego, a więc niepoprawne połączenie dwóch odizolowanych końcówek przewodu za pomocą skręcenia i na połączeniu tych przewodów ślad zaśniedzenia jak wykazał biegły B. D. (2), musiał był widoczny w dniu 2 września 2016 roku. Zatem nie budzi wątpliwości, iż oskarżony dopuścił do ruchu lądowego

pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, mając na uwadze wszystkie ww. usterki jakie występowały w tym autobusie w dniu 02.09.2016r.

Dał Sąd wiarę zeznaniom J. M. brygadzisty w warsztacie samochodowym w firmie (...), który nie miał wątpliwości, iż stan wizualny przewodów pneumatycznych układu hamulcowego doprowadzających powietrze do siłowników hamulcowych tylnej osi w autobusie marki A. (...) o nr rej. (...) kwalifikował je do wymiany.

Zeznania G. F., właściciela firmy (...), który kierował autobusem marki A. (...) w dniu wypadku, tj. w dniu 30 września 2016 roku nie budzą wątpliwości co do ich wiarygodności. W sposób spójny, jasny i logiczny wskazali co jest im wiadomo w sprawie. Brak okoliczności kwestionujących treść tych zeznań.

Sąd uznał za wiarygodne zeznania R. K., A. S., J. T., S. M., J. S., mechaników w firmie (...), którzy w swoich zeznaniach co prawda nie byli w stanie potwierdzić czy okazane na karcie 107 notatki zostały przez nich sporządzone, ale nie mieli wątpliwości, iż skoro przewody pneumatyczne w autobusie marki A. (...) o nr rej. (...) były popękane to należało je wymienić.

Zeznania R. S. nie miały znaczenia dla ustaleń faktycznych w sprawie. Również zeznania M. C., który jak sam przyznał nie wykonywał badania technicznego autobusu marki A. (...) o nr rej. (...) w dniu 2 września 2016 roku nie budziły wątpliwości co do ich wiarygodności.

Sąd uznał w pełni za wiarygodne opinie pisemne, jak i ustną biegłego B. D. (2), który po analizie materiału dowodowego sprawy, w tym przeprowadzonych oględzinach tego pojazdu w dniu 13 października 2016 roku sprecyzował jasne i rzeczowe wnioski, z których jednoznacznie wynika, że usterki w postaci popękanych przewodów pneumatycznych układu hamulcowego doprowadzających powietrze do siłowników hamulcowych tylnej osi, uszkodzonej osłony zabezpieczającej wnętrze części roboczej siłownika hamulcowego kola tylnego prawego oraz nieprofesjonalnie skręconego przewodu elektrycznego czujnika ciśnienia powietrza w układzie pneumatycznym stwierdzone w autobusie marki A. (...) o nr rej. (...) musiały istnieć w dniu 2 września 2016 roku i były widoczne gołym okiem. Również biegły w sposób jednoznaczny ustosunkował się do wszystkich zarzutów obrońcy i wykazał, że oskarżony podczas badania technicznego ww. autobusu w dniu 2 września 2016 roku miał sprawdzić bardzo rzetelnie układ hamulcowy, a każde stwierdzone, nawet drobne pęknięcie w układzie hamulcowym obligowało go do niedopuszczenia tego pojazdu do ruchu. Zatem opinie biegłego w tym zakresie są jasne, pełne, właściwie uzasadnione, uzupełnione ustnymi opiniami złożonymi na rozprawie, gdzie w sposób jednoznaczny i stanowczy udzielił odpowiedzi na wszystkie stawiane mu przez strony pytania.

Opinia sądowo-psychiatryczna nie budzi wątpliwości co do jej wiarygodności, bowiem jest jasna, pełna i nie zawiera wewnętrznych sprzeczności.

Za wiarygodne w całości Sąd uznał dowody w postaci załączonych do akt sprawy dokumentów. Sporządzone są one w odpowiedniej formie przez podmioty uprawnione do ich wystawienia, nie były przez strony postępowania kwestionowane i również Sąd nie znalazł podstaw do ich zakwestionowania.

SĄD ROZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:

Oskarżony M. O. swoim zachowaniem zrealizował znamiona przestępstwa z art. 179 kk.

Przestępstwa z art. 179 kk dopuszcza się ten, kto wbrew szczególnemu obowiązkowi dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym lub dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień.

Nie ulega wątpliwości, iż diagnosta weryfikujący niejako stan techniczny każdego pojazdu podczas okresowych kontroli jest osobą, która może być sprawcą przestępstwa z art. 179 kk.

Natomiast zgodnie z § 6 pkt 1-3 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach stwierdzone w trakcie badania technicznego pojazdu usterki dzieli się na trzy grupy: usterki drobne – usterki techniczne niemające istotnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska , usterki istotne – usterki techniczne mogące naruszać bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska i usterki stwarzające zagrożenie – usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności. Natomiast zgodnie z § 5 ww. rozporządzenia, wytyczne dotyczące oceny usterek ujawnionych w trakcie przeprowadzania badania technicznego pojazdu zawarto w kolumnie czwartej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia. Zaś zgodnie z ww. załącznikiem 1, kolumna 1.1.11 – (przedmiot kontroli – sztywne elementy układu hamulcowego) i kolumna 1.1.12. (przedmiot kontroli – elastyczne przewody hamulcowe) podczas oględzin tych elementów pracy układu hamulcowego, gdy stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem, a także, gdy przewody te są uszkodzone lub nadmiernie skorodowane to są to usterki istotne. W przypadku takim uprawiony diagnosta określa wynik badania technicznego jako negatywny, a więc pojazd nie może być dopuszczony do ruchu.

Zatem w realiach przedmiotowej sprawy nie budzi wątpliwości, iż przeprowadzone postępowanie dowodowe wykazało sprawstwo M. O., który w dniu 2 września 2016 r. w D., woj. (...), przeprowadzając jako uprawniony diagnosta, zatrudniony w Przedsiębiorstwie (...) S.A. (...), okresowe badania techniczne autobusu marki A. (...) o nr rej. (...) dopuścił ten autobus do ruchu w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, czyli pomimo występujących w tym pojeździe w dniu badania technicznego poważnych usterek w postaci popękanych przewodów pneumatycznych układu hamulcowego doprowadzających powietrze do siłowników hamulcowych tylnej osi, uszkodzonej osłony zabezpieczającej wnętrze części roboczej siłownika hamulcowego koła tylnego prawego oraz uszkodzonego i nieprofesjonalnie skręconego przewodu eklektycznego czujnika ciśnienia powietrza w układzie pneumatycznym.

Na tak ustalony stan faktyczny wskazuje zebrany i omówiony w sprawie materiał dowodowy. Przede wszystkim z opinii biegłego B. D. (2) w sposób jednoznaczny wynika, iż ww. usterki musiały być widoczne dla oskarżonego gołym okiem w dniu 2 września 2016 roku, i nie może budzić żadnej wątpliwości, że te usterki stanowiły bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Nie może budzić przecież wątpliwości, iż układ hamulcowy jest jednym z najistotniejszych układów w każdym pojeździe. Natomiast już ewentualne drobne usterki w układzie hamulcowym, tym bardziej autobusu, powinny być natychmiast naprawiane, a ewentualne ich stwierdzenie tym bardziej przez diagnostę podczas okresowego badania technicznego, a więc osobę, która z racji swojej fachowej wiedzy powinna eliminować pojazdy, które nie powinny poruszać się po drogach z racji na niebezpieczeństwo przede wszystkim dla innych użytkowników ruchu. Oskarżony w dodatku jak sam przyznał posiada uprawnienia diagnosty od 1995 roku, a więc ponad 20 letnie doświadczenie zawodowe powinno tym bardziej obligować go do rzetelnego badania stanu technicznego każdego pojazdu, w tym autobusów, a więc nie ulega żadnym wątpliwościom, iż M. O. w dniu 2 września 2016 dopuścił do ruchu pojazd w stanie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Biegły B. D. (2) w sposób jednoznaczny wykazał, że ww. usterki musiały istnieć w dniu 2 września 2016 roku, a więc oskarżony przy starannym i sumiennym wykonywaniu swoich obowiązków powinien tym bardziej stwierdzić, iż pojazd ten nie może poruszać się po drogach, bowiem występujące w tym pojeździe ww. usterki stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wina oskarżonego nie budzi wątpliwości. Popełnił on bowiem czyn zabroniony pomimo, iż miał możliwość zachowania się zgodnego z prawem. Oskarżony w czasie popełnienia zarzucanego czynu miał w pełni zachowaną zdolność do rozpoznania swojego czynu i pokierowania swoim zachowaniem. Nie zachodziły żadne okoliczności umniejszających jego winę.

Stopień społecznej szkodliwości czynu oskarżonego jest znaczny. Oskarżony swoim zachowaniem w sposób umyślny naruszył dobro prawne jakim jest bezpieczeństwo w komunikacji. M. O. z racji wykonywanego zawodu diagnosty powinien eliminować z ruchu drogowego pojazdy, które stanowią bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, tym bardziej, że bada również sprawność techniczną autobusów, bowiem konsekwencje niesprawnych autobusów mogą okazać się bardzo duże.

Dlatego też Sąd ustalając powyższe skazał oskarżonego na karę grzywny w wymiarze 100 stawek dziennych grzywny, przy czym wysokości jednej z nich ustalił na kwotę 20 złotych. W przekonaniu Sądu tak sformułowana kara stanowi całkowicie adekwatną, słuszną i sprawiedliwą reakcję karną na popełnione przez oskarżonego przestępstwo, jak również w tak ustalonym wymiarze uwzględnia stopień społecznej szkodliwości czynu oraz stopień zawinienia oskarżonego. Sąd wymierzając oskarżonemu taką karę uwzględnił okoliczność, iż nie jest on osobą zdemoralizowaną, aby uzasadnionym było zastosowanie wobec niego surowszej kary, nie był również uprzednio karany, aczkolwiek jego zachowanie będące przedmiotem niniejszej sprawy nie może pozostać bez kary, która winna wzbudzić u oskarżonego postawę poszanowania dla obowiązującego prawa i społecznie akceptowalnych zachowań.

Mając na uwadze, iż oskarżony ma stałe źródło dochodu, które nie są zbyt wysokie, a ponadto uwzględniając aktualny stan jego zdrowia Sąd zasądził jedynie część kosztów procesu.