

Sygn. akt V W 249/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 marca 2016 roku

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

w składzie:

Przewodnicząca: SSR Anna Walenciak

Protokolant: Przemysław Dominik

po rozpoznaniu w dniach 17 czerwca 2015 r., 17 września 2015 r., 10 listopada 2015 r., 12 stycznia 2016 r., 28 stycznia 2016 r., 18 lutego 2016 r., 25 lutego 2016 r., 9 marca 2016 r. na rozprawie sprawy

R. S. s. A. i A. z domu (...) ur. (...) w W.

obwinionego o to, że:

w dniu 08 sierpnia 2014 r. około godz. 12:55 w W. na skrzyżowaniu ul. (...), kierując autobusem marki (...) o nr rej. (...) naruszył zasady przewidziane w art. 23 ust. 1 pkt. 2 w ten sposób, że podczas wykonywania manewru omijania nie zachował bezpiecznego odstępów od omijanego pojazdu marki O. (...) o nr rej. (...), uszkadzając go, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. o czyn z art. 86 § 1 Kodeksu wykroczeń, w związku z art. 23 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym,

orzeka:

I. obwinionego R. S. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu wykroczenia z art. 86 § 1 kw w związku z art. 23 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym i za to na podstawie art. 86 § 1 kw w zw. z art. 24 § 1 i 3 kw wymierza obwinionemu karę grzywny w wysokości 400 (czterysta) złotych,

II. zwalnia obwinionego z obowiązku uiszczenia na rzecz Skarbu Państwa kosztów postępowania i nie wymierza mu opłaty.

Sygn. akt V W 249/15

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

R. S. zatrudniony jest w Miejskich Zakładach (...) w W.. W dniu 8 sierpnia 2014 r. wykonywał on pracę kierowcy autobusu, obsługując linię autobusową (...) nr (...) na trasie S. – U. N. autobusem marki S. (...) o nr rej. (...) o numerze porządkowym (...).

dowód: /k. 48-50, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117-118, 121, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 146, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204-205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269 wyjaśnienia obwinionego R. S., k. 20-26, 125 informacje z (...)/

Kierowcy autobusów linii autobusowej (...) nr (...), jadąc zgodnie z wyznaczoną trasą (aktualną na dzień 8 sierpnia 2014 r.) w kierunku pętli U.-N., poruszali się ul. (...) (po drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu) i następnie kierując się w stronę przystanku autobusowego (...), wykonywali kierowanymi autobusami manewr skrętu w lewo w ul. (...) (droga dwukierunkowa o dwóch pasach ruchu), przy której położony był następny przystanek autobusowy linii (...) (...).

dowód: /k. 48-50, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117-118, 121, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 146, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204-205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269 wyjaśnienia obwinionego R. S., k. 29 płyta CD, k. 201, 202 dane na temat rozkładu jazdy, k. 3 szkic, k. 20-26 informacje z (...)/

W krótkim odstępie czasu, wynoszącym około dwie minuty, przed wykonaniem przez R. S. kierowanym autobusem linii (...) manewru skrętu z ul. (...) w lewo w ul. (...), kierująca samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) E. P., poruszając się ul. (...) wykonała manewr zawracania w kierunku ul. (...) i następnie po wykonaniu powyższego manewru E. P. zatrzymała kierowany samochód marki O. (...) na ul. (...) w miejscu niedozwolonym, tj. w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. (...) oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych, w celu zapytania znajdujących się w pobliżu tego miejsca osób o drogę w kierunku CH F..

dowód: /k. 29 płyta CD, k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270 zeznania oskarżycielki posiłkowej E. P./

W czasie, gdy E. P. rozmawiała z E. M. – napotkaną pieszą na temat drogi w kierunku CH F., R. S. poruszając się ul. (...) kierowanym autobusem, wykonywał manewr skrętu z ul. (...) w lewo w ul. (...). W trakcie wykonywania manewru skrętu R. S. omijał zaparkowany nieprawidłowo w miejscu niedozwolonym częściowo na ulicy samochód marki O. (...) o nr rej. (...).

dowód: / k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270 zeznania oskarżycielki posiłkowej E. P., k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120 zeznania świadka E. M., k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121 zeznania świadka R. T., k. 186 informacje z (...)/

W trakcie wykonywania powyższych manewrów, w zaistniałych okolicznościach usytuowania pojazdu O. (...) w miejscu niedozwolonym, kierujący autobusem nie zachował dostatecznego odstępu, gwarantującego bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu w czasie wykonywania przez autobus jednocześnie manewru skrętu w lewo i doszło do kontaktu prawego tylnego naroża kierowanego przez R. S. autobusu marki S. (...) o nr rej. (...) o numerze porządkowym (...), z narożem tylnym lewym zatrzymanego w miejscu niedozwolonym samochodu marki O. (...) o nr rej. (...).

dowód: /k. 213-224 opinia biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. K., zeznania oskarżycielki posiłkowej E. P., k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120 zeznania świadka E. M., k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121 zeznania świadka R. T.,/.

R. S. nie rozpoznał wystąpienia kolizji i udał się kierowanym autobusem w kierunku przystanku autobusowego (...).

dowód: /k. 48-50, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117-118, 121, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 146, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204-205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269 wyjaśnienia obwinionego R. S., k. 29 płyta CD, k. 199-200 zdjęcia, k. 213-224 opinia biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. K./

Autobusy (...) linii (...) w dniu 8 sierpnia 2014 r. w godz. 12:20-13:20 kursowały co 15 minut. R. S. zgodnie z harmonogramem pracy miał na przystanku (...) zatrzymać się o godz. 12:51, następnie zatrzymać się na jeszcze jednym przystanku i o godz. 12:53 dotrzeć na pętlę autobusową U. N.. W kursie wystąpiło jednak opóźnienie. R. S. przyjechał na pętlę autobusową U. N. o godz. 12:55 tj. z dwuminutowym opóźnieniem w stosunku do rozkładu jazdy.

dowód: /k. 201, 202 dane na temat rozkładu jazdy, k. 20-26, 124, 125v, 152 informacje z (...)/

Następny autobus linii (...) przyjechał na przystanek (...) o godz. 13:06. Kierowcą tego autobusu o numerze porządkowym był K. Ś. nr porządkowy autobusu (...).

dowód: /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174 zeznania świadka K. Ś., k. 153 i 154 informacje z (...)/

Wskutek kolizji w samochodzie marki O. (...) o nr rej. (...) doszło do następujących uszkodzeń: obtarty i odkształcony lewy tylny błotnik – widoczny ślad czerwonego lakieru, przemieszczony lewy tylny słupek pomiędzy pokrywą komory bagażnika a lewą lampą tylnych świateł, uszkodzony mechanizm blokujący klapy komory bagażowej, obtarty i połamany tylny zderzak z lewej strony – wyraźny ślad obtarcia i czerwonego lakieru, uszkodzone mocowanie zderzaka tylnego z lewej strony – połamane zaczepy, zbita lampa światła przeciwmgłowego i zerwana z mocowania.

dowód: /k. 4 protokół oględzin pojazdu, k. 113 zdjęcia/

Kontakt między pojazdami miał charakter skrawania elementów samochodu marki O. przez naroże tylne prawe autobusu (naroże to ma postać pionowej krawędzi prostopadłościenną bryły tego pojazdu, połączenie ściany tylnej i bocznej – w tym przypadku prawej, ma mały promień, naroże jest jedynie nieznacznie zaokrąglone). Aby doszło do takiego przeszczerpu równocześnie z nim wystąpiło starcie określonej ilości powłoki lakierowej z autobusu, jednakże ubytek powłoki lakierowej autobusu dotyczył wyłącznie tylnej prawej pionowej krawędzi prostopadłościenną bryły tego pojazdu i obejmował on stosunkowo mały obszar powierzchni bocznej autobusu. Długość autobusu marki S. (...) wynosiła 15 metrów. Autobus ten posiadał trzy osie, przy czym oś ostatnia (trzecia, wleczone) posiadała ograniczoną skrętność kół, w wyniku czego występowało bardzo wyraźne zjawisko zachodzenia tylnej części autobusu poza obszar toru ruchu jego wcześniejszych partii. Przy 15 metrowej długości boku autobusu szerokość starcia na pionowej krawędzi naroża tylnego autobusu wynosiła zaledwie kilka centymetrów i nie została ujawniona w czasie kontroli przez zmiennika oraz w zajezdni, ubytek powłoki lakierowej dla jego dostrzeżenia w dniu zdarzenia wymagałby skoncentrowania obserwacji w rejonie naroża tylnego prawego autobusu i obserwacji z niewielkiej odległości.

dowód: /k. 213-224 opinia biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. K./

Kierująca samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) była trzeźwa.

dowód: /k. 5 protokół badania urządzeniem kontrolno-pomiarowym/

E. P. w wyniku kolizji nie odniosła żadnych obrażeń.

dowód: /k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270 zeznania oskarżycielki posiłkowej E. P./

Po wystąpieniu kolizji, kierujący samochodem marki M. R. T., który poruszał się ul. (...) w kierunku ul. (...) za autobusem marki S. (...) o nr rej. (...) i który zaobserwował wystąpienie kolizji, udał się za autobusem kierowanym przez R. S., jednakże zgubił w/w autobus po drodze. R. T. następnie udał się na miejsce, w którym doszło do kolizji i podał swoje dane osobowe E. P..

dowód: /k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121 zeznania świadka R. T., k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-

protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270 zeznania oskarżycielki posiłkowej E. P./

Gdy R. S. dojechał kierowanym autobusem na pętlę autobusową U. N. - przekazał autobus marki S. (...) o nr rej. (...) swojemu zmiennikowi M. T.. Zmiennik R. S. nie rozpoznał żadnych uszkodzeń w przekazanym mu przez R. S. autobusie. M. T. odjechał autobusem marki S. (...) o nr rej. (...) z przystanku U. N. o godz. 13:14.

dowód: /k. 48-50, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117-118, 121, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 146, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204-205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269 wyjaśnienia obwinionego R. S., e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 145-146 zeznania świadka M. T./

W dniu 8 sierpnia 2014 r. autobus marki S. (...) o nr rej. (...) po zakończeniu wykonywania zadań przewozowych w W. przeszedł obsługę codzienną. W dniu 8 sierpnia 2014 r. w w/w autobusie nie stwierdzono usterek i uszkodzeń.

dowód: /k. 124-125, 159 informacje z (...)/.

Poza R. S. w dniu 8 sierpnia 2014 r. linię 187 obsługiwali również K. Ś. (nr porządkowy autobusu (...), który na pętli U.-N. przebywał w godz. 13:08-13:29), K. J. (nr porządkowy autobusu (...), który na pętli U.-N. przebywał w godz. 13:23-13:44) i K. M. (nr porządkowy autobusu, który na pętli U.-N. przebywał w godz. 12:23-12:44). W kierowanych przez nich autobusach nie stwierdzono w dniu 8.08.2014 r. żadnych usterek i uszkodzeń. Nie stwierdzono ich również w autobusie linii (...) numer boczny (...) kierowanym przez D. S., który obsługiwał kurs linii (...) poprzedzający kurs R. S.. Żadnych uszkodzeń zewnętrznych nie stwierdzono również w dniu 8.08.2014 r. w autobusie linii (...) numer boczny (...), którego kierujący K. T. przyjechał na pętlę U. N. o godz. 11:59 i odjechał o godz. 12:14.

dowód: /k. 153-158, 160, 255-256 informacje z (...), e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 173 zeznania świadka K. J., e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174 zeznania świadka K. M., e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174 zeznania świadka K. Ś. /

W hali Obsług Codziennych na Oddziale P. R-2 (...) w 2014 roku nie było zamontowanego monitoringu.

dowód: /k. 236 informacja z (...)/

W czasie wykonywania obsługi codziennej autobusów na Oddziale P. zwracana była szczególna uwaga na autobusy nowe (przez pierwsze sześć miesięcy od rozpoczęcia użytkowania) oraz autobusy po kapitalnych remontach. W przypadku autobusów starszych kontrola na Oddziale P. nie przeprowadzana była szczególnie dokładnie i skrupulatnie, w wyniku czego nie wszystkie zarysowania pojazdów były ujawniane i odnotowywane. W razie powstania zarysowań kierowcy autobusów niektórzy kierowcy sami potrafili przy pomocy flamastrów usunąć ślady zarysowań.

dowód: / e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 265-267 zeznania świadka P. C., e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 267-269 zeznania świadka R. R. /

E. P. w dniu 20 lutego 2016 r. na serwisach internetowych (...) zamieściła ogłoszenia dotyczące poszukiwania przez nią byłego kierowcy (...) lub lakiernika (mechanika) z tej firmy.

dowód: /k. 258-259 ogłoszenia/

Na powyższe ogłoszenia odpowiedzieli P. C. oraz R. R., którzy posiadali kilkunastoletnie doświadczenie jako kierowcy autobusów (...).

dowód: / e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 265-267 zeznania świadka P. C., e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 267-269 zeznania świadka R. R. /

W dniu 7 marca 2015 r. stał się prawomocny wyrok nakazowy z dnia 6 lutego 2015 r. Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w W. dot. E. P. ukaranej za czyn z art. 97 kw.

dowód: /k. 85 wyrok nakazowy Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w W./

R. S. ma 46 lat. Jest stanu wolnego – rozwiedziony, ma 10-letnią córkę na utrzymaniu, płaci również alimenty na syna. Ma wykształcenie zawodowe – mechanik samochodowy. Z zawodu jest kierowcą komunikacji miejskiej, uzyskuje dochód w wysokości 2900 zł. Nie był leczony psychiatrycznie ani odwykowo. Niekarany.

dowód: /e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117 wyjaśnienia obwinionego R. S./

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie:

wyjaśnień obwinionego **R. S.** /k. 48-50, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117-118, 121, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 146, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204-205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269/, zeznań oskarżycielki posiłkowej **E. P.** /k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270 /, zeznań świadka **E. M.** /k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120 /, zeznań świadka **R. T.** /k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121 /, zeznań świadka **M. T.** /e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 145-146/, zeznań świadka **K. J.** /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 173/, zeznań świadka **K. M.** /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174/, zeznań świadka **K. Ś.** /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174/, zeznań świadka **P. C.** /e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 265-267/, zeznań świadka **R. R.** /e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 267-269/, a także notatek urzędowych /k. 1-2, 11, 27-28, 30, 33/, szkiców /k. 3, 35, 42, 46/, protokołu oględzin pojazdu /k. 4/, protokołu badania urządzeniem kontrolno-pomiarowym /k. 5/, informacji z (...) /k. 20-26, 124-125, 151-160, 234, 236, 255-257/, płyty CD /k. 29/, zdjęć i notatki /k. 113/, informacji z (...) /k. 186/, zdjęć /k. 199-200/, danych na temat rozkładu jazdy /k. 201, 202/, opinii biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. K. /k. 213-224/, ogłoszenia /k. 258-259/, wydruku /k. 264/.

Obwiniony R. S. /k. 48-50, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 117-118, 121, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 146, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204-205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269/ nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Odnosząc się do zarzutu obwiniony wyjaśnił, że nie przypomina sobie, aby taka sytuacja miała miejsce. Wyjaśnił, że w dacie czynu prowadził autobus o numerze (...) (zgodnie z kartą drogową), prawdopodobnie marki S. linii (...) i poruszał się w kierunku pętli U. N.. Wyjaśnił także, że autobusy tej linii wyjeżdżają z trzech zajezdni i jeżdżą prawdopodobnie co 15 minut oraz że częstotliwość ta ulega zwiększeniu w godzinach szczytu. Obwiniony wyjaśnił, że pracując jako kierowca autobusu nie zmieniał linii autobusowej, którą jeździł. Wyjaśnił także, że do tej pory pracuje w (...) i zmienił on jedynie zajezdnię autobusową z K. na (...), dzięki czemu ma on lepszy dojazd z domu do pracy. Obwiniony odnosząc się do daty zarzutu wyjaśnił, że był to pierwszy miesiąc jego pracy w zajezdni na K.. Obwiniony wyjaśnił, że podczas krytycznego zdarzenia nie zawadził samochodu oskarżycielki posiłkowej i nie pamięta on żadnego zdarzenia z pojazdem O. (...). Wskazał także, że rano w dniu zdarzenia autobus był przez niego sprawdzany i nie stwierdził on żadnych uszkodzeń i po zakończeniu ostatniego kursu zdał ten autobus następnemu kierowcy na pętli U. N.. Obwiniony wyjaśnił, że wieczorem na zjeździe na OC autobus był kontrolowany – mechanicy kontrolowali stan techniczny, autobus był oglądany z zewnątrz i w środku. Obwiniony wyjaśnił, że wszelkie uszkodzenia, nawet wielkości rysy były wykrywane. Obwiniony wyjaśnił również, że w przypadku, gdyby powstały uszkodzenia, to mógłby sam je naprawić, gdyby miał czas. Wskazał on jednak, że po zakończeniu pracy udał się do domu i nie miał możliwości pojechać do zakładu czy zajezdni i to naprawić. Wyjaśnił on także, że w przypadku wydania przez Sąd wyroku skazującego nie grozi mu z tego powodu zwolnienie z pracy. Obwiniony wyjaśnił, że nie zostały stwierdzone w autobusie żadne uszkodzenia, otarcia, pęknięcia tego samego dnia, ani dzień później ani również w

okresie kilku miesięcy od daty zdarzenia i w przypadku, gdyby zostały wykryte uszkodzenia na OC to kierowca zostałby poinformowany i informacje na temat uszkodzeń zostałyby wpisane w książkę napraw. Obwiniony wskazał także, że na zakładzie znajduje się monitoring, który filmuje wszystkie autobusy. Wyjaśnił również, że nawet niewielkie uszkodzenia są widoczne na autobusie oraz że autobus posiada części wykonane z plastiku, które pękają i się łamią. Wskazał on także, że kierowany przez niego autobus nie miał żadnych napraw oraz że jego zmiennik nie stwierdził żadnych uszkodzeń. Wyjaśnił on nadto, że nie zna kontrolera, który nie ujawniłby usterek. W ocenie obwinionego z podanych danych wynika, że nie spowodował on wówczas kolizji drogowej, natomiast świadkowie zdarzenia pomylili autobus, który spowodował kolizję.

Odnosząc się do nagrania z monitoringu z k. 29 obwiniony wyjaśnił, że w czasie jego kursu mogło pojawić się opóźnienie jedno lub dwuminutowe. Wyjaśnił on także, że kierowcy autobusów nie ponoszą żadnych konsekwencji związanych ze spóźnieniami. Obwiniony k. 205 odnosząc się do obrazu nagrania z monitoringu k. 29 potwierdził, że w dacie czynu jego samochód przejechał koło samochodu oskarżycielki posiłkowej. Wskazał on nadto, że na powyższym nagraniu nie zarejestrowano uderzenia – zarejestrowano na nim jedynie jak przejeżdża kierowany przez niego autobus. Zdaniem obwinionego na tej podstawie można by również ustalić, że sprawcą kolizji był kierowca innego czerwonego autobusu. Obwiniony wskazał nadto, że w przypadku powstania kolizji również w autobusie byłyby widoczne ślady tego zdarzenia. Wskazał on także, że uszkodzenia, jakie posiada samochód oskarżycielki posiłkowej mogły powstać nawet od uderzenia w słupek. Wyjaśnił on również, że w dniu zdarzenia o godz. 13:04 dotarł na pętlę autobusową U. N., dlatego też jego zdaniem godzina wskazywana na monitoringu jest błędna. Wskazał on przy tym, że zgodnie ze stanowiskiem oskarżycielki posiłkowej wszyscy kierowcy musieliby fałszować karty drogowe.

Zdaniem obwinionego zeznania naocznych świadków zdarzenia nic nie wnoszą do sprawy, gdyż świadek E. M. podczas pierwszego przesłuchania nie potrafiła podać dwóch pierwszych numerów autobusu – podawała, że był to numer (...) albo (...) oraz wskazywała, że kolejnych nie pamięta, natomiast na pierwszej rozprawie podała dwa pierwsze numery, natomiast podała błędnie numery kolejne. Zdaniem obwinionego drugi z przesłuchanych świadków w złożonych zeznaniach podawał, że słyszał uderzenie i pojechał na pętlę, ale autobusu nie znalazł, pomimo tego, że autobus ten znajdował się wówczas na pętli, gdyż miała miejsce wówczas regulaminowa przerwa, co potwierdzili kierowcy, którzy składali swoje zeznania przed Sądem.

Obwiniony wyjaśnił nadto, że podczas pobytu na pętli numer autobusu nie jest zdejmowany i numer linii jest przez cały czas widoczny z tyłu i przodu pojazdu, natomiast po bokach autobusu znajdują się dwie tablice boczne z informacją o numerze linii i trasie, po której autobus się porusza. Obwiniony wskazał, że na pętli na wyświetlaczu pojazdu zmieniany jest jedynie kierunek jazdy. Wskazał on także, że z uwagi na to, że numer taborowy kierowanego przez niego autobusu był nieparzysty i zdarzenie miało miejsce w piątek, w dzień nieparzysty, w związku z tym autobus ten miał przeprowadzany szczegółowy przegląd.

Sąd zważył, co następuje:

Sąd jako wiarygodne uznał wyjaśnienia obwinionego w zakresie, w jakim obwiniony potwierdził, że w dniu zdarzenia faktycznie kierował autobusem o numerze bocznym (...) marki S. linii autobusowej (...) i poruszał się w kierunku pętli U. N.. Powyższa okoliczność znalazła potwierdzenie w zebranych w sprawie materiale dowodowym w postaci informacji uzyskanych od Miejskich Zakładów (...). /k. 20-26, 125/.

Za wiarygodne należało uznać także te wyjaśnienia obwinionego, w których podał on informacje dotyczące częstotliwości kursowania linii autobusowej nr (...) oraz dane dotyczące zajezdni autobusowych, które obsługują tę linię autobusową, gdyż były one zgodne z rozkładem jazdy autobusów tej linii /k. 152, 201, 202/.

Sąd jako wiarygodne uznał wyjaśnienia obwinionego, w których podawał on, że rano w dniu zdarzenia autobus był przez niego sprawdzany i nie stwierdził on żadnych uszkodzeń, a także w zakresie, w jakim wskazywał on, że wieczorem na zjeździe na OC autobus był kontrolowany. Za wiarygodne należało uznać także te wyjaśnienia obwinionego, w których podawał on, że pomimo tego, że mechanicy kontrolowali stan techniczny i autobus był oglądany z zewnątrz i w środku, nie zostały stwierdzone w autobusie żadne uszkodzenia, otarcia, pęknięcia. Wskazane przez obwinionego

okoliczności znalazły potwierdzenie w zebranych w sprawie materiale dowodowym w postaci informacji uzyskanych od Miejskich Zakładów (...). /k. 124-125/.

Za wiarygodne należało uznać także te wyjaśnienia obwinionego, w których podał on, że po zakończeniu ostatniego kursu zdał autobus następnemu kierowcy na pętli U. N. i jego zmiennik nie stwierdził żadnych uszkodzeń. Wskazane przez obwinionego okoliczności znalazły potwierdzenie w zeznaniach świadka M. T. /e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 145-146/.

Sąd dał wiarę także tym wyjaśnieniom obwinionego, w których wskazywał on, że przed wystąpieniem zdarzenia pracował w zajezdni autobusowej K. jedynie przez jeden miesiąc i od daty zarzutu zmienił on zajezdnię autobusową, aby posiadać lepszy dojazd z domu do pracy. Za wiarygodne należało uznać także te wyjaśnienia obwinionego, w których potwierdził on, że na pętli autobusowej na wyświetlaczu pojazdu zmieniany jest wyłącznie kierunek jazdy autobusu. Wyjaśnienia obwinionego w tym zakresie były logiczne i zgodne z doświadczeniem życiowym.

Sąd dał wiarę także tym wyjaśnieniom obwinionego k. 205, w których odnośnie obrazu z monitoringu k. 29 potwierdził on, że jego samochód przejechał koło samochodu oskarżycielki posiłkowej. Wyjaśnienia obwinionego we wskazanym zakresie są zgodne z ujawnionym nagraniem z monitoringu z k. 29, zdjęciami z monitoringu k. 200, znalazły również potwierdzenie w kontekście zeznań przesłuchanych naocznych świadków zdarzenia: oskarżycielki posiłkowej E. P. /k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270/, świadka E. M. /k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120/ oraz świadka R. T. /k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121/. Są one również zgodne z informacjami uzyskanymi od (...) /k. 20-26/.

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom obwinionego w części, w jakiej obwiniony nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu wykroczenia z art. 86 § 1 kw, wskazując, że podczas krytycznego zdarzenia nie zawadził samochodu oskarżycielki posiłkowej. Wyjaśnienia obwinionego we wskazanym zakresie pozostają w sprzeczności z wiarygodnymi zeznaniami naocznych świadków zdarzenia oskarżycielki posiłkowej E. P. /k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270/, świadka E. M. /k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120/ oraz świadka R. T. /k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121 oraz z nagraniem z monitoringu k. 29 i zdjęć z nagrania ze zbliżeniem numeru porządkowego autobusu k. 199 - 200/.

W ocenie Sądu wskazanie obwinionego o tym, że nie popełnił wykroczenia jest szczerym wyrazem jego subiektywnego przekonania, wynikającego z okoliczności, że w czasie zdarzenia nie odczuł i nie rozpoznał faktu wystąpienia kolizji drogowej z udziałem pojazdu oskarżycielki posiłkowej, z uwagi na różnicę mas obu pojazdów oraz okoliczność, że kontakt między pojazdami miał charakter ślizgowy (otarciowy). W czasie zdarzenia obwiniony poruszał się pojazdem o długości 15-metrów, autobusem marki S. (...), który posiada trzy osie, przy czym oś ostatnia posiada ograniczoną skrętność kół, w wyniku, czego występuje bardzo wyraźne zjawisko zachodzenia tylnej części autobusu poza obszar toru ruchu jego wcześniejszych partii, natomiast kontakt między pojazdami dotyczył prawego tylnego naroża autobusu marki S. z tylnym lewym narożem samochodu marki O. (...). Sąd wziął również pod uwagę okoliczność, że podczas wykonywania manewru skrętu w lewo w ul. (...) uwaga obwinionego musiała być w szczególności skoncentrowana na obserwacji kolizyjnych kierunków ruchu jezdni ul. (...), natomiast oskarżycielka posiłkowa zatrzymała kierowany pojazd obok skrzyżowania, bezpośrednio za przejściem dla pieszych, w miejscu niedozwolonym, stwarzając swoim zachowaniem poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu oraz częściową niedrożność tego skrzyżowania, w wyniku, czego obwiniony przejeżdżając obok zatrzymanego pojazdu oskarżycielki posiłkowej, w niecodziennej sytuacji z udziałem tego pojazdu, który był zatrzymany w miejscu niedozwolonym, koncentrując swoją uwagę na zamierzonym torze jazdy, mógł nie dostrzec ani nie poczuć w tym samym czasie występującego kontaktu pojazdów, w wyniku czego

nie zauważył on w prawym lusterku autobusu uderzenia prawego tylnego naroża kierowanego przez niego pojazdu przegubowego w zatrzymany samochód oskarżycielki posiłkowej, ślady zaś na autobusie jak wynika z opinii biegłego mogły być nieznaczne, zauważalne tylko po wnikliwej obserwacji.

Sąd nie dał również wiary tym wyjaśnieniom obwinionego, w których wskazywał on, że na zakładzie znajdował się monitoring, który filmował wszystkie autobusy, gdyż z informacji uzyskanych od Miejskich Zakładów (...) /k. 236/ wynika, że w hali Obsług Codziennych na Oddziale P. R-2 (...) w 2014 roku nie było zamontowanego monitoringu.

Odnosząc się do wyjaśnień obwinionego, w których podawał on, że nawet niewielkie uszkodzenia były widoczne na autobusie, gdyż autobus posiada części wykonane z plastiku, które pękają i się łamią oraz, że wszelkie uszkodzenia (nawet wielkości rysy) były wykrywane oraz że nie zna on kontrolera, który nie ujawniłby usterek, wskazać należy - że jak wynika z wiarygodnych zeznań świadków P. C. i R. R., osób niezwiązanych ze stronami, którzy pracowali przez wiele lat, jako kierowcy w (...), w czasie wykonywania obsługi codziennej autobusów zwracana była szczególna uwaga na autobusy nowe (przez pierwsze sześć miesięcy od rozpoczęcia użytkowania) oraz autobusy po kapitalnym remoncie, natomiast w przypadku autobusów starszych, kontrola na Oddziale P. nie przeprowadzana była szczególnie dokładnie, w wyniku, czego nie wszystkie zarysowania pojazdów były ujawniane i odnotowywane. Z zeznań świadka P. C. wynika, że w przypadku nowych autobusów marki S. przegląd wykonywany był przez zewnętrzną firmę i nowe pojazdy były obchodzone i sprawdzane czy nie posiadały zarysowań, natomiast podczas kontroli starszych pojazdów przeglądy były przeprowadzane niezbyt dokładnie, zwracana była uwaga wyłącznie na duże usterki i nikt nie zwracał uwagi na zarysowania. Z zeznań świadka P. C. wynika również, że kierowcy podczas odbioru autobusów, w przypadku ujawnienia uszkodzeń, do których doszło przed rozpoczęciem przez nich pracy, najczęściej nie zgłaszali ujawnienia powyższych uszkodzeń. Z zeznań R. R. wynika, że pracownicy (...) starali się sobie nie wchodzić w drogę i nie stwarzać kłopotów. P. C. podał również, że podczas jego pracy w (...) liczba kolizji z udziałem autobusów była bardzo duża. Świadek R. R. wskazał, że gdy on sam będąc kierowcą autobusu uszkodził kierowany pojazd, po rozmowie z drugim kierowcą i osobą kontrolującą pojazdy, tzw. mistrzem, udało się mu ich przekonać i informacja o uszkodzeniu przez niego pojazdu nie została odnotowana. Odnosząc się z kolei do uszkodzeń, które mają miejsce w autobusach w przypadku kolizji, świadek R. R. wskazał, że gdy w czasie wykonywania manewru skrętu uszkodził cały bok innego samochodu od początku do końca, na zderzaku kierowanego przez niego autobusu powstała jedynie szara smuga o długości 10 cm, na którą nie zwróciłby uwagi, gdyby nie okoliczność, że zatrzymał go wówczas w związku z tym uszkodzeniem nadzór.

Oceniając wyjaśnienia obwinionego, Sąd dał wiarę jego wyjaśnieniom w zakresie, w jakim obwiniony wskazywał, że w przypadku, wydania przez Sąd wyroku skazującego nie grozi mu z tego powodu zwolnienie z pracy.

Sąd mając na uwadze informacje uzyskane od (...) /k. 124-125/ dał wiarę tej części wyjaśnień obwinionego, w której wskazywał on, że w czasie jego kursu realizowanego w dniu zdarzenia mogło pojawić się opóźnienie jedno lub dwuminutowe.

Mając na uwadze dowód w postaci nagrania z płyty CD /k. 29/, Sąd uznał za wiarygodne wyjaśnienia obwinionego, w których podawał on, że na powyższym nagraniu nie zarejestrowano uderzenia – zarejestrowano na nim jedynie jak przejeżdża kierowany przez niego autobus a także w innym ujęciu widoczny jest pojazd oskarżycielki posiłkowej.

Odnosząc się do powyższego nagrania k. 29 wskazać należy, że w nagraniu z monitoringu skrzyżowania ul. (...) i ul. (...) (godz. 12:50:41-12:51:21) z czasu sprzed zdarzenia - zarejestrowano autobus linii (...) numer boczny (...), którego kierowcą był D. S. i był to kurs poprzedzający kurs obwinionego.

W nagraniu (godz. 13:02:23-13:02:26) zarejestrowano sposób poruszania się samochodu oskarżycielki posiłkowej, tj. wykonanie przez nią manewru zawracania na ul. (...) w stronę ul. (...). Następnie zarejestrowano zatrzymanie kierowanego przez nią pojazdu – widać dach zatrzymanego pojazdu oskarżycielki posiłkowej zatrzymanego za przejściem dla pieszych (godz. 13:03:16-13:03:19).

Na powyższym nagraniu (godz. 13:03:35-13:03:54) zarejestrowano skrzyżowanie ulic (...) oraz przystanek autobusowy (...), a następnie (godz. 13:04:19-13:04:21) zarejestrowano kierowany przez obwinionego autobus zatrzymany przy przystanku autobusowym.

Na powyższym nagraniu (godz. 13:04:24-13:04:26) zarejestrowano skrzyżowanie ulic (...), przy którym zaparkowany był samochód oskarżycielki posiłkowej, natomiast w dalszej części nagrania (godz. 13:05:17-13:05:21) zarejestrowano jak obok samochodu oskarżycielki posiłkowej stoją dwie kobiety.

Na nagraniu z monitoringu skrzyżowania ul. (...) i ul. (...) (godz. 13:05:16-13:05:33) zarejestrowano autobus linii (...) numer boczny (...), który jechał ul. (...), a następnie skręcił w ul. (...). Sąd mając na uwadze widoczny w nagraniu numer boczny autobusu obwinionego (zdjęcie z nagrania k. 200), czas zdarzenia jedynie w przybliżeniu podany przez oskarżycielkę posiłkową oraz mając na uwadze rozkład jazdy autobusu kierowanego przez obwinionego /k. 125v/, dane z (...) odnośnie czasu kursu obwinionego k. 124 (zakończenie kursu z dwuminutowym opóźnieniem w stosunku do rozkładu tj. o 12.55, z czego wynika, że obwiniony w miejscu zdarzenia, tj. w miejscu tuż przed przystankiem B., poprzedzającym przedostatni przystanek na trasie, zakończonej na pętli U. N. k. 125v), mając na uwadze wiarygodne wyjaśnienia obwinionego co do jego obecności na trasie zakończonej o 12.55 (k. 124) stwierdził, że godzina wskazana na powyższych nagraniach z monitoringu jest w monitoringu ustawiona błędnie i różni się od rzeczywistego czasu przejazdu autobusu obwinionego, o ok. 10 minut.

Dowód z nagrania z monitoringu k. 29 skrzyżowania ul. (...) i ul. (...) także obrazuje, że jedynym autobusem (...) linii (...), który przejeżdżał obok zaparkowanego pojazdu oskarżycielki posiłkowej był autobus, którym (jak wynika z monitoringu, ze zdjęć uzyskanych z nagrania z monitoringu /k. 199-200/ i także z zeznań świadków) - kierował obwiniony – widoczny jest wprost numer linii autobusu (...) oraz numer autobusu (...) tj. autobusu prowadzonego przez obwinionego. Obwiniony potwierdził, że w dniu 8.08.2014 r. prowadził autobus o numerze (...) oraz potwierdza to wprost przekazana przez (...) karta drogowa autobusu o numerze (...) linii (...) z dn. 8.08.2014 r. – k. 125. Zważyć należy, że obwiniony poruszał się autobusem jedynej linii autobusowej zatrzymującej się w dniu zdarzenia na przystanku (...) i według rozkładu jazdy linii (...) w dniu zdarzenia (co potwierdził w złożonych wyjaśnieniach sam obwiniony) R. S. poruszając się kierowanym autobusem w stronę wskazanego przystanku autobusowego (...) musiał wykonać manewr skrętu w lewo z ul. (...) w ul. (...). Według rozkładu jazdy autobusu obwinionego w dniu zdarzenia /k. 125v/ szacunkowy czas przejazdu od przystanku (...) do końcowego przystanku U. – N. wyniósł 2 minuty (k. 125v).

Sąd uznał za zasadne twierdzenie obwinionego, że żaden z przesłuchanych w sprawie naocznych świadków zdarzenia nie podał całego właściwego numeru porządkowego ani rejestracyjnego jego pojazdu. Wskazać przy tym należy, że w policyjnej notatce urzędowej /k. 1-2/ sporządzonej w dniu zdarzenia wskazano, że autobus, który uczestniczył w kolizji obsługiwał linię autobusową nr (...) i posiadał numer porządkowy (...) lub (...). W notatce urzędowej z k. 1-2 podano również dane osobowe świadków zdarzenia: E. M. i R. T. oraz uczestniczki zdarzenia: E. P.. Naoczny świadek E. M. podczas składania zeznań w postępowaniu wyjaśniającym w dniu 15 października 2014 r. /k. 40/ podała, że początek numeru porządkowego autobusu był to numer (...) lub (...) i był to autobus linii 187 jadący ul. (...), który wykonał manewr skrętu w lewo w ul. (...).

Wskazać należy, że w dniu 8 sierpnia 2014 r. R. S. obsługiwał linię autobusową (...) nr (...) na trasie S. – U. N. autobusem marki S. (...) o nr rej. (...) o numerze porządkowym (...). W związku z powyższym obwiniony obsługiwał zatem tę samą linię autobusową, która została wskazana przez naocznego świadka i w powyższej notatce urzędowej, natomiast numer porządkowy autobusu (...) od numeru porządkowego autobusu kierowanego przez obwinionego różni się odpowiednio jedynie ustawieniem dwóch ostatnich cyfr: „(...)” zamiast „(...)” bądź co do drugiej możliwości konfiguracji ostatnich dwóch cyfr – innym usytuowaniem cyfry (...) i odmienną cyfrą (...), przy czym dwie pierwsze cyfry (...) odpowiadają początkowym cyfrom oznaczającym numer porządkowy autobusu obwinionego. Oceniając okoliczność, że świadek E. M. podała numer porządkowy autobusu niepełnie, alternatywnie, częściowo nieprawidłowo, w ocenie Sądu mając na uwadze zasady doświadczenia życiowego, z uwagi na zaistnienie zdarzenia drogowego w postaci kolizji, które było dynamiczne i zaskakujące dla świadka, gdyż w tym czasie jej uwaga skupiona była na rozmowie z oskarżycielką posiłkową, mogła ona nie zapamiętać tego numeru prawidłowo, co sama wskazała,

jednakże sekwencja dwóch pierwszych cyfr (...) odpowiadała cyfrom, które znajdowały się na numerze bocznym pojazdu obwinionego, jeśli chodzi o cyfry podane policjantowi jak wynika z notatki k. 1, w obu konfiguracjach, zawsze pierwsze dwie odpowiadały cyfrom (...) – tj. początkowym dwóm cyfrom numeru porządkowego autobusu prowadzonego tego dnia przez obwinionego na linii(...)

Wskazać natomiast należy, że inne autobusy, które w dniu zdarzenia obsługiwały linię (...) (bezpośrednio przed i po autobusie kierowanym przez obwinionego) posiadały numery porządkowe - (...), (...), (...), (...)i (...) (k. 153 - 157) zdecydowanie różniące się od numeru porządkowego zaczynającego się od cyfr (...) zaobserwowanego autobusu uczestniczącego w kolizji - podanego zarówno w notatce urzędowej k. 1 (notatka potwierdza, że od razu na miejscu po zdarzeniu podany został przez świadków numer porządkowy autobusu linii (...)) oraz przez świadka E. P., której E. M. ten numer podała i przez świadka E. M. w zeznaniach k. 40 i na rozprawie. Podnieść należy także, że w złożonych wyjaśnieniach odnośnie nagrania z monitoringu obwiniony k. 205 potwierdził, że w dniu zdarzenia jego samochód przejechał koło samochodu oskarżycielki posiłkowej, kwestionował zaś, że to jego autobus uczestniczył w kolizji wskazując także, że w nagraniu nie widać momentu zdarzenia. Powyższa okoliczność że to autobus obwinionego przejechał obok nieprawidłowo zatrzymanego pojazdu oskarżycielki posiłkowej i uczestniczył w kolizji, wynika również z rozkładu jazdy autobusu linii (...) /k. 152, 201, 202/. Na podstawie zaś ujawnionego nagrania z monitoringu /k. 29/ możliwe było ustalenie numeru porządkowego autobusu linii (...) który zatrzymał się przy przystanku autobusowym (...) /k. 199-200/ bezpośrednio po ominięciu pojazdu oskarżycielki posiłkowej (wynika to z usytuowania tego przystanku, miejsca zatrzymania pojazdu O. (...) i kierunku linii (...)) i był to autobus o numerze porządkowym (...) (k. 200), czyli autobus, którym w dniu zdarzenia poruszał się obwiniony (k. 125).

W niniejszej sprawie Sąd przesłuchał również innych kierowców linii autobusowej (...), którzy zgodnie z rozkładem jazdy poruszali się tego dnia przed i po autobusie kierowanym przez obwinionego: świadków K. J. /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 173/, K. M. /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174/ i K. Ś. /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174/. Zeznania świadków są spójne i logiczne, Sąd ocenił je jako wiarygodne. Na podstawie zeznań tych świadków oraz informacji uzyskanych od (...) /k. 153/ Sąd ustalił, że jedynym autobusem tej linii(...) który w czasie zdarzenia omijał samochód oskarżycielki posiłkowej na skrzyżowaniu ulic (...) (widoczny na monitoringu k. 29 w warunkach zgodnych z treścią nagrania i także opisem nagrania dokonany przez oskarżyciela k. 197), był autobus linii (...) o numerze początkowym składającym się z dwóch pierwszych cyfr (...) (a cały numer to (...)), kierowany przez obwinionego. Na linii tej bowiem w dniu 8.08.2014 r, nie kursował w tym czasie żaden inny autobus linii (...), niż autobusy o numerze porządkowym (...) prowadzony przez R. S., autobus o numerze bocznym (...).

Jedynym zaś autobusem o numerze linii -(...) zaobserwowanym przez naocznego świadka kolizji E. M. k. 39 (potwierdzają to zeznania E. P. o tym co usłyszała od E. M. i k. 1 notatka urzędowa to potwierdzająca) i jednocześnie autobusem o cyfrach początkowych (...) numeru porządkowego linii (...), zaobserwowanego przez naocznego świadka (jak wynika z notatki urzędowej, podanych od razu na miejscu zdarzenia k. 1 oraz jak wynika z nagrania k. 29 i zdjęcia z nagrania k. 200) jest autobus linii (...)o numerze porządkowym (...) prowadzony przez obwinionego. Pozostałe bowiem autobusy linii (...), które w dniu zdarzenia obsługiwały linię (...) bezpośrednio przed i po autobusie kierowanym przez obwinionego - posiadały numery porządkowe odmienne: (...), (...), (...), (...) i (...) - k. 153 – 157 – żaden z tych autobusów nie miał numeru porządkowego zaczynającego się od cyfr (...). Żaden z tych autobusów – poza właśnie autobusem obwinionego (...), widocznym w monitoringu i na zdjęciu k. 200, nie jechał w czasie zdarzenia i nie jest też widoczny bezpośrednio po tym, w nagraniu na przystanku B., znajdującym się za miejscem kolizji. W nagraniu widoczny jest - manewr samochodu O. (...) i jego zaparkowanie (czas wg oznaczenia z nagrania 13:04:19 k. 29) - a po tym - w nagraniu widoczny jest samochód obwinionej już po kolizji – tj. z osobami stojącymi przy samochodzie (czas wg oznaczenia z nagrania 13:04:29.) Biorąc pod uwagę rozkład jazdy linii (...) zeznania naocznych świadków oraz dowód z monitoringu – w czasie pomiędzy tym, jak O. (...) zaparkował, a tym, jak w nagraniu widoczne są już kobiety stojące za O. (...) (tj. chwila po kolizji) drogą tą, nie przejeżdżał żaden inny autobus linii (...), niż autobus (...) prowadzony przez obwinionego R. S. nr porządkowy (...) (k. 200). Sąd ocenił także, że opis tego fragmentu nagrania k. 29, prawidłowo przedstawił oskarżyciel publiczny w opracowaniu na k. 197 – 200 wraz ze zdjęciami.

Ustalając winę i sprawstwo obwinionego R. S. w zakresie popełnienia zarzucanego mu wykroczenia Sąd oparł się na zeznaniach naocznych świadków zdarzenia: oskarżycielki posiłkowej E. P. /k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270/, świadka E. M. /k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120/ oraz świadka R. T. /k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121/, a także na ujawnionym nagraniu z monitoringu /k. 29/.

Sąd uznał zeznania oskarżycielki posiłkowej E. P. /k. 55-57, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 118-120, 120, e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 147, e-protokół rozprawy z dnia 12 stycznia 2016 r. – k. 194, 195, e-protokół rozprawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – k. 203, 204, 205, e-protokół rozprawy z dnia 25 lutego 2016 r. – k. 260, e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 269-270/ uprzednio współobwinionej, ukaranej prawomocnym wyrokiem nakazowym k. 85 w niniejszej sprawie, która została przesłuchana podczas postępowania wyjaśniającego w charakterze osoby podejrzanej o popełnienie wykroczenia (przyznała się do wykroczenia k. 56), w zakresie przedstawionego przez nią przebiegu krytycznego zdarzenia, za wiarygodne i logiczne, zgodne z pozostałym wiarygodnym materiałem dowodowym. Zeznania i wyjaśnienia E. P. są spójne i logiczne oraz zgodne z dowodem w postaci nagrania z monitoringu /k. 29/, zdjęciami z monitoringu ze zbliżeniem numeru porządkowego autobusu k. 199 – 200, protokołem oględzin uszkodzeń jej pojazdu – których umiejscowienie i rodzaj (widoczny na zdjęciach k. 113 – przeniesienie czerwonego lakieru na pojazd O.) – wprost potwierdza wiarygodność zeznań oskarżycielki posiłkowej, jeśli chodzi o przebieg zdarzenia. Zeznania oskarżycielki posiłkowej w zakresie podanego przez nią przebiegu zdarzenia są zgodne również z zeznaniami naocznych świadków kolizji: E. M. i R. T..

Z zeznań oskarżycielki posiłkowej wynika, że w dniu zdarzenia poruszała się kierowanym samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) w kierunku C.H. F., lecz z uwagi na przebudowę drogi nie potrafiła dotrzeć do celu. Z uwagi na powyższe, gdy dojechała do ul. (...), skręciła w ul. (...), gdzie wykonała manewr zawracania w kierunku ul. (...) i następnie zaparkowała kierowany samochód na krawężniku łuku ul. (...) w kierunku ul. (...) (koła jej samochodu nieznacznie wystawały na jezdnię), w celu zapytania się napotkanej kobiety o drogę. Z zeznań oskarżycielki posiłkowej wynika, że gdy rozmawiała z E. M., pytając ją o drogę w jej samochód uderzył autobus, który skręcał z ul. (...) w lewo w ul. (...). Oskarżycielka posiłkowa wskazała, że w czasie zdarzenia poczuła szarpnięcie i uderzenie w jej samochód, lecz w wyniku kolizji autobus nie przesunął jej samochodu. Wskazała ona również, że w wyniku zdarzenia nie odniosła ona żadnych obrażeń ciała. Z zeznań oskarżycielki posiłkowej wynika również, że po wystąpieniu kolizji zgłosił się do niej R. T., który oświadczył jej, że był świadkiem powyższego zdarzenia i następnie powiedział, że ruszy za autobusem. Oskarżycielka posiłkowa podała, że później mężczyzna ten wrócił, twierdząc, że zgubił autobus i podał jej swoje dane. Wskazała ona także, że to ona sama wezwała na miejsce zdarzenia Policję. Mając na uwadze zeznania oskarżycielki posiłkowej uszczegółowione co do źródeł wskazywanych informacji, w postępowaniu sądowym, w których wskazała ona, że nie widziała numeru autobusu i jego numeru porządkowego (bocznego) i nie potrafiłaby ona rozpoznać kierowcy tego autobusu - za wiarygodne należało uznać zeznania oskarżycielki posiłkowej w zakresie, w jakim wskazała ona, że powyższe dane dotyczące autobusu, który uderzył w jej samochód, tj. numer autobusu, jego numer porządkowy oraz godzinę zdarzenia podała jej kobieta, z którą rozmawiała, tj. świadek E. M..

Sąd uznał za wiarygodne zeznania naocznych świadków zdarzenia: świadka E. M. /k. 39-40, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 120/ i świadka R. T. /k. 43-44, e-protokół rozprawy z dnia 17 czerwca 2015 r. – k. 121/. Świadców ci są osobami obcymi dla obwinionego i oskarżycielki posiłkowej i nie mieli żadnych powodów, by pomawiać kogokolwiek o zachowanie, które mogłoby skutkować odpowiedzialnością wykroczeniową lub podawać nieprawdę odnośnie oznaczenia autobusu uczestniczącego w kolizji, zeznania są spójne, logiczne i konsekwentne.

Oceniając zeznania świadka E. M. wskazać należy – co zostało szczegółowo omówione przy ocenie wyjaśnień obwinionego – że to właśnie świadek E. M. zapamiętała numery autobusu kierowanego przez obwinionego i zapamiętała je nie w pełni, jednakże sekwencja podanych cyfr odpowiadała cyfrom znajdującym się na numerze bocznym porządkowym pojazdu obwinionego. Wiarygodność wskazania przez świadka – co do tego, że od razu na

miejscu świadek ta podała zaobserwowane i zapamiętane numery boczne autobusu i numer linii autobusu (...) – wprost i dobitnie potwierdza notka urzędowa funkcjonariusza Policji z miejsca zdarzenia k. 1, obrazująca że na miejscu bezpośrednio po zdarzeniu wskazane zostały numery porządkowe autobusu nieprecyzyjnie poprzez podanie cyfr (...) lub (...), przy czym sekwencja dwóch pierwszych cyfr odpowiada początkowym dwóm cyfrom autobusu obwinionego 86. Częściowa nieprecyzyjność wskazania w ocenie Sądu wskazuje na wiarygodność zeznań świadka, który zapamiętał ponadto numer linii, powyższe nieprecyzyjne zapamiętanie sekwencji cyfr numeru bocznego jest zgodne z zasadami doświadczenia życiowego odnośnie możliwości zapamiętywania danych w podobnych okolicznościach. Zapamiętane przez świadka cyfry, w połączeniu z zapamiętanym numerem linii autobusu oraz danymi z monitoringu k. 29 i k. 200 i rozkładu jazdy autobusu linii (...) na tej trasie, umożliwiło ustalenie tego jaki autobus i jaki kierowca autobusu linii (...), brał udział w przedmiotowej kolizji.

Sąd uznał za wiarygodne również zeznania przesłuchanych przed Sądem kierowców (...), którzy w dniu zdarzenia obsługiwali linię (...): świadka M. T. /e-protokół rozprawy z dnia 17 września 2015 r. – k. 145-146/, świadka K. J. /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 173/, świadka K. M. /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174/ i świadka K. Ś. /e-protokół rozprawy z dnia 10 listopada 2015 r. – k. 174/. Ich zeznania Sąd uznał za logiczne i zgodne z doświadczeniem życiowym. Sąd nie znalazł dowodów, które podważałyby wiarygodność treści złożonych przez nich zeznań, obrazujących między innymi chronologię kursów tych autobusów zgodną z rozkładem jazdy przedstawionym przez (...).

Oceniając zeznania złożone przez świadka M. T., kierowcy, który w dniu zdarzenia był zmiennikiem obwinionego, mając na uwadze opinię biegłego sądowego J. K. Sąd uznał, że świadek ten w czasie deklarowanych oględzin pojazdu na pętli, po odebraniu pojazdu od obwinionego, z uwagi na charakter uszkodzeń, jakie mogły powstać w wyniku kolizji w autobusie kierowanym przez obwinionego, mógł nie zauważyć powstania powyższych uszkodzeń, gdyż mogły one być niewielkie i niezbyt dobrze widoczne, również z uwagi na okoliczność – podawaną przez świadków P. C. oraz R. R. (w zakresie powstawania częstych uszkodzeń w autobusach (...)) a także przez biegłego sądowego, że pojazd ten mógł wcześniej posiadać podobne uszkodzenia, w wyniku czego uszkodzenia, do jakich mogło dojść lub doszło w wyniku krytycznego zdarzenia, mogły nie być dostrzeżone.

Oceniając z kolei zeznania świadków K. J., K. M. i K. Ś. wskazać należy, że z informacji uzyskanych od (...) /k. 154-156, 255/ wynika, że w kierowanych przez nich autobusach linii 187 w dniu 8.08.2014 r. także nie stwierdzono żadnych usterek i uszkodzeń.

Nie stwierdzono ich również w autobusie linii (...) numer boczny 8030 /k. 157, 160, 256/ kierowanym przez D. S., który obsługiwał kurs linii (...) poprzedzający kurs obwinionego /k. 29 nagranie z monitoringu/. Żadnych uszkodzeń zewnętrznych nie stwierdzono również w autobusie linii (...) numer boczny (...), którego kierowcą K. T. przyjechał na pętlę U. N. o godz. 11:59 i odjechał o godz. 12:14 /k. 157-158/

Przy ustalaniu stanu faktycznego w sprawie Sąd oparł się również na zeznaniach świadków P. C. /e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 265-267/ i R. R. /e-protokół rozprawy z dnia 9 marca 2016 r. – k. 267-269/, których zeznania w ocenie Sądu były logiczne, spójne i zgodne z doświadczeniem życiowym. Świadczyli ci przez wiele lat pracowali jako kierowcy (...), w związku z powyższym posiadali oni wiedzę na temat sposobu funkcjonowania tego przedsiębiorstwa i w złożonych zeznaniach podali informacje na temat przeprowadzania kontroli pojazdów przez pracowników (...) w czasie gdy byli zatrudnieni tj. co miało miejsce przed datą zdarzenia będącego przedmiotem sprawy. W złożonych zeznaniach oboje świadkowie potwierdzili, że odpowiedzieli oni na ogłoszenie, które zamieściła na serwisach internetowych oskarżycielka posiłkowa oraz potwierdzili, że nie otrzymali oni żadnego wynagrodzenia od oskarżycielki posiłkowej w związku z ich stawiennictwem w charakterze świadków. Z zeznań wskazanych świadków wynika, że kontrola autobusów starszych w (...) nie była przeprowadzana dokładnie i szczegółowo i zdecydowanie większa uwaga w zakresie wykrywania uszkodzeń w pojazdach przykładana była do autobusów nowych oraz po kapitalnym remoncie. Z zeznań tych świadków, wynika, że kierowcy autobusów, w czasie gdy świadkowie pracowali w (...), w przypadku wystąpienia zarysowań, byli w stanie naprawiać swoje autobusy, aby powyższych uszkodzeń nie wykryła przeprowadzana kontrola. Świadek P. C. podał także, że kierowcom autobusów zależało na tym, aby kontrola

nie wykryła żadnych uszkodzeń w kierowanych przez nich pojazdach, gdyż wówczas mogli oni otrzymać upomnienie, naganę lub zostać pozbawieni premii. Zeznania świadków obrazują, że w przeszłości część autobusów, pomimo formalnie przeprowadzania kontroli, nie była kontrolowana skrupulatnie, jeśli chodzi o ewentualne zarysowania lub drobne usterki.

Sąd w niniejszej sprawie dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. K. /k. 213-224/. Odnosząc się do powyższej opinii w zakresie, w jakim biegły wskazał, że w obu pojazdach uczestniczących w kolizji musiały powstać widoczne uszkodzenia, Sąd stwierdził, że takie uszkodzenia istotnie mogły wystąpić, jednakże mając na uwadze powyższą opinię biegłego sądowego, ubytek powłoki lakierowej w autobusie obejmował stosunkowo mały obszar powierzchni bocznej autobusu i przy 15 metrowej długości boku autobusu szerokość starcia na pionowej krawędzi naroża tylnego autobusu mogła wynosić zaledwie kilka centymetrów, w związku z czym ubytek powłoki lakierowej dla jego dostrzeżenia, wymagałby skoncentrowania obserwacji w rejonie naroża tylnego prawego autobusu i jego ujawnienie wymagało obserwacji z niewielkiej odległości (opinia k. 217 – 218). Biegły stwierdził przy tym, że nie można wykluczyć, że wskazane uszkodzenia mogły się pokrywać z innymi uszkodzeniami powstałymi wcześniej. W związku z powyższym w ocenie Sądu zmiennik obwinionego, który po obwinionym kierował autobusem marki S. (...) o nr rej. (...) o numerze porządkowym (...), w przypadku, jak podał, obejścia bezpośrednio po odebraniu autobusu dookoła, mógł nie zauważyć wystąpienia kolizji, podobnie kontrolujący stan techniczny pojazdu tego dnia.

Sąd mając na uwadze zeznania naocznych świadków zdarzenia oraz nagranie z monitoringu k. 29, podzielił również opinię biegłego, w zakresie w jakim wynika z niej, że pojazd kierowany przez oskarżycielkę posiłkową i autobus kierowany przez obwinionego dojechały do miejsca zdarzenia w zbliżonym czasie. Wskazać należy przy tym, że jak wynika z ujawnionego nagrania z monitoringu /k. 29/, oskarżycielka posiłkowa zatrzymała kierowany pojazd marki O. (...) na ul. (...) co najmniej minutę przed pojawieniem się na tym skrzyżowaniu autobusu kierowanego przez obwinionego, gdyż około dwie minuty od momentu zaparkowania pojazdu przez oskarżycielkę posiłkową obwiniony zatrzymał się kierowanym autobusem przy przystanku (...). Zgodnie zaś z rozkładem jazdy k. 125 v i k. 152 czas przejazdu od przystanku poprzedzającego ten przystanek do przystanku (...) wynosił minutę. Zważyć należy również, że ujawniona na powyższym nagraniu z k. 29 odległość pomiędzy przystankiem (...) a powyższym skrzyżowaniem wynosi zaledwie kilkanaście metrów.

Sąd uznał za logiczną i rzetelną opinię biegłego sądowego J. K.. Była ona szczególnie pomocna w zakresie ustalenia mechanizmu uszkodzeń pojazdów biorących udział w kolizji. Z poczynionych przez biegłego ustaleń wynika, że przedmiotowe zdarzenie polegało na kontakcie prawego tylnego naroża autobusu z narożem tylnym lewym samochodu O. (...). Biegły wskazał przy tym, że w chwili kolizji autobus wykonywał skręt w lewo, natomiast w tym czasie samochód osobowy O. mógł być zatrzymany lub mógł się zatrzymywać. Zdaniem biegłego kolizja o podanym przebiegu może dotyczyć wyłącznie pojazdów o znacznej wartości zwisu tylnego albo o skrętnej tylnej osi lub skrętnych kołach tylnej osi i takim specyficznym pojazdem jest autobus(...) U. (...), który posiada trzy osie, przy czym oś ostatnia (trzecia, wleczona) posiada ograniczoną skrętność kół, w wyniku, czego występuje bardzo wyraźne zjawisko zachodzenia tylnej części autobusu poza obszar toru ruchu jego wcześniejszych partii. Biegły wskazał nadto, że naroża tylne autobusów (...) są najbardziej narażone na uszkodzenia o charakterze otarciowym, w związku z tym nie jest czymś szczególnym występowanie uszkodzeń w tym obszarze nadwozia autobusu i konsekwencją tego może być nakładanie się kolejnych uszkodzeń powstałych wcześniej.

Przy ustalaniu stanu faktycznego Sąd oparł się również na zebranych w sprawie dokumentach w postaci: notatek urzędowych /k. 1-2, 11, 27-28, 30, 33/, protokołu oględzin pojazdu /k. 4/, protokołu badania urządzeniem kontrolno-pomiarowym /k. 5/, informacji z (...) /k. 20-26, 124-125, 151-160, 234, 236, 255-257/, zdjęć i notatki /k. 113/, informacji z (...) /k. 186/, zdjęć /k. 199-200/, danych na temat rozkładu jazdy /k. 201, 202/, ogłoszenia /k. 258-259/ oraz wydruku/k. 264/. Ich treści nie budziły wątpliwości co do zgodności z rzeczywistym stanem rzeczy ani nie były kwestionowane przez strony.

Oceniając sporządzony szkic miejsca wypadku drogowego /k. 3/, Sąd podzielił opinię biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. K., że powyższy dowód jest trudny do jednoznacznej interpretacji w zakresie określenia pojazdów

uczestniczących w zdarzeniu i ich umiejscowienia w czasie zdarzenia, gdyż na szkicu oznakowano prostokąty (symbolizujące pojazdy) numerami „1” i „2”, jednak nie opisano, który numer dotyczy którego pojazdu. Sąd na podstawie zeznań naocznych świadków zdarzenia: oskarżycielki posiłkowej E. P. oraz świadków E. M. i R. T., a także na podstawie nagrania z monitoringu /k. 29/ ustalił, że pojazdem oznaczonym na szkicu z k. 3 jako nr 2 był pojazd oskarżycielki posiłkowej, natomiast pojazdem nr 1 był autobus kierowany przez obwinionego. Mając na uwadze zeznania wskazanych świadków oraz dowód w postaci nagrania z monitoringu /k. 29/ i usytuowanie drogi, wskazać przy tym należało, że na sporządzonym szkicu nieprawidłowo oznaczono miejsce usytuowania pojazdu O. (...) oraz autobusu jeśli chodzi o kierunek.

Oceniając dowody z dokumentów wskazać należy, że z notatki urzędowej /k. 1-2/, która została sporządzona w dniu 8 sierpnia 2014 r. bezpośrednio po przeprowadzonej interwencji w związku z wystąpieniem kolizji drogowej wynika, że interweniujący policjanci po wysłuchaniu uczestniczki zdarzenia – oskarżycielki posiłkowej oraz świadków zdarzenia E. M. i R. T. ustalili, że w tym dniu około godz. 12:55 na skrzyżowaniu ul. (...) doszło do kolizji pomiędzy autobusem komunikacji miejskiej i samochodem oskarżycielki posiłkowej. W powyższej notatce urzędowej wskazano również, że kierowca autobusu linii (...)boczny (...) lub (...) zbiegł – jak wynika z zeznań oskarżycielki posiłkowej wskazany policjantowi numer boczny autobusu, był to numer zapamiętany przez świadka E. M..

Oceniając z kolei szkice miejsca zdarzenia sporządzone przez oskarżycielkę posiłkową oraz naocznych świadków zdarzenia E. M. i R. T. /k. 35, 42, 46/, wskazać należy, że powyższe szkice niewiele różnią się od siebie i jedyna występująca w nich różnica dotyczy umiejscowienia samochodu oskarżycielki posiłkowej w czasie zdarzenia. Mając na uwadze dowód z nagrania z monitoringu /k. 29/ Sąd uznał, że szkicem, który najlepiej odzwierciedla umiejscowienie pojazdu oskarżycielki posiłkowej w czasie zdarzenia był szkic sporządzony przez oskarżycielkę posiłkową /k. 35/, gdyż z powyższego nagrania wynika, że jej pojazd został przez nią zatrzymany za przejściem dla pieszych. Wskazać należy przy tym, że z powyższego nagrania k. 29 wynika, że oskarżycielka posiłkowa zatrzymała kierowany pojazd w odległości kilku metrów przed skrzyżowaniem z ul. (...).

Sąd uznał za wiarygodne nagranie z monitoringu z k. 29 w zakresie obejmującym obraz skrzyżowania ul. (...) i okolic – z tym ustaleniem, że czas, który został oznaczony na nagraniach w monitoringu był ustawiony nieprawidłowo i różni się od czasu rzeczywistego wystąpienia zarejestrowanych wydarzeń o ok. 10 minut. Sąd ustalił to na podstawie wiarygodnych wyjaśnień obwinionego, co do rozkładu jazdy linii (...), biorąc pod uwagę widoczność w nagraniu przy przystanku B. autobusu obwinionego o nr porządkowym (...) oraz na podstawie danych przedstawionych przez (...) k. 124 i rozkładu jazdy linii (...) w dniu 8.08.2014 r. k. 125v i k. 152 oraz wyjaśnień obwinionego, co do możliwego opóźnienia i czasu obecności przez obwinionego na końcowych przystankach linii (...) w dniu zdarzenia i około dwuminutowego opóźnienia autobusu obwinionego na przystanku końcowym: dane (...) k. 124 i 125 oraz zeznań oskarżycielki posiłkowej, która podała czas zdarzenia jedynie w przybliżeniu. Przystanek zaś końcowy U. - N. był przystankiem następującym po kolejnym przystanku po przystanku B. (kolejność przystanków k. 125v. Obecność obwinionego zaś, jak wynika z powyższych dowodów, jadącego autobusem linii (...) w dniu 8.08.2014 r., została zarejestrowana przez kamerę k. 29 i k. 200, a dotarł on wówczas z dwuminutowym opóźnieniem w stosunku do rozkładu na przystanek końcowy o godz. 12.55 k. 124, z czego wynika, że kolizja (mająca miejsce przed przystankiem B. tj. przystankiem poprzedzającym przedostatni przystanek na trasie linii (...)) nastąpiła około 12.55 tj. krótko przed godz. 12.55 (około 2 minuty wcześniej) .

W konsekwencji Sąd uznał, że dowody w sprawie – w szczególności nagranie z monitoringu k. 29, zdjęcie z monitoringu z numerem linii (...) oraz z numerem porządkowym autobusu obwinionego (...) k. 200, zeznania oskarżycielki posiłkowej i zeznania pozostałych naocznych świadków kolizji E. M. i R. T. oraz dane z (...) w postaci rozkładów jazdy linii (...) z 8.08.2014 r. i oznaczenia czasu przyjazdu kursu autobusu prowadzonego przez obwinionego oraz dane co do kursów i kierowców poprzedzających i kolejnych kursów autobusów linii 187 w dniu zdarzenia k.124-125, 151 – 161, potwierdzone zeznaniami świadków - kierowców tych autobusów i wyjaśnieniami obwinionego, co do jego obecności w miejscu zdarzenia w dniu 8.08.2014 r. w czasie kursu zakończony o 12.55 na pętli U. – N. - w sposób niebudzący wątpliwości wykazały winę i sprawstwo obwinionego R. S. w zakresie wyczerpania

znamion wykroczenia z art. 86 § 1 kw, w związku z naruszeniem przepisów art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

R. S. w dniu 08 sierpnia 2014 r. około godz. 12:55 w W. na skrzyżowaniu ul. (...), kierując autobusem marki S. o nr rej. (...) naruszył zasady przewidziane w art. 23 ust. 1 pkt 2 w ten sposób, że podczas wykonywania manewru omijania nie zachował bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu marki O. (...) o nr rej. (...), uszkadzając go, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zachowanie sprawcy naruszającego wskazany przepis art. 86 § 1 kw polega na niezachowaniu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu należytej ostrożności, czego następstwem jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym (art. 3 ust. 1) uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo, gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Na obwinionym, z uwagi na wykonywany w czasie zdarzenia manewr omijania samochodu marki O. (...) o nr rej. (...), ciążył określony w art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, obowiązek zachowania bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu.

R. S. w dniu 8 sierpnia 2014 r. około godz. 12:55 w W. na skrzyżowaniu ul. (...), kierując autobusem marki SOLARIS o nr rej. (...) podczas wykonywania manewru skrętu w lewo z ul. (...) w ul. (...) przejechał zbyt blisko pojazdu oskarżycielki posiłkowej, co doprowadziło do kolizji. W czasie zdarzenia samochód oskarżycielki posiłkowej był zatrzymany, w związku z powyższym obwiniony powinien ominąć pojazd O. (...) zachowując bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu.

Analizując mechanizm dojścia do kolizji przy uwzględnieniu, że pojazd marki O. (...) stał w miejscu niedozwolonym, obwiniony zaś prowadził pojazd o długości 15 metrów przegubowy, który przy skręcie wychylił się tylną częścią, Sąd ocenił, że obwiniony nie miał zamiaru popełnienia wykroczenia, popełnił je jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w zaistniałych okolicznościach, mimo, że możliwość popełnienia tego wykroczenia mógł przewidzieć – zgodnie z art. 6 § 2 kpw wina nieумыślna. W czasie wykonywania manewru skrętu w ul. (...) obwiniony zobowiązany był do właściwego zachowania na drodze, zgodnie z zasadami ruchu drogowego. Z uwagi na poruszanie się 15-metrowym autobusem przegubowym zobowiązany był do uważnej obserwacji sytuacji na drodze, w tym odległości od innych pojazdów, w ten sposób, aby swoim zachowaniem nie spowodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Usytuowanie pojazdu O. (...) było nieprawidłowe, stał on w miejscu niedozwolonym i niewątpliwie utrudniał jazdę na skrzyżowaniu, okoliczność ta nie zwalniała jednakże innych uczestników ruchu, w tym obwinionego, z obowiązku zachowania ostrożności wymaganej w tych okolicznościach i zgodnie z art. 23 ust./ 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie zwalniała z obowiązku takiego prowadzenia pojazdu, by przy podjęciu i wykonywaniu omijania pojazdu O. (...) zachować na tyle bezpieczny odstęp od mijanego pojazdu, by nie doszło do zetknięcia z tym pojazdem także w czasie kończenia manewru omijania, tj. na wysokości odchylającego się w czasie skrętu w lewo, z tylnej części autobusu. Sytuacja, z uwagi na nieprawidłowe usytuowanie pojazdu O. (...) w miejscu niedozwolonym, niewątpliwie była niecodzienna i obwiniony mógł wcześniej w podobnych warunkach nie mieć okazji omijać i wykonywać skrętu, nie sposób jest też uznać w świetle zgromadzonego materiału dowodowego, by obwiniony przewidywał możliwość popełnienia przedmiotowego wykroczenia i na to się godził. W ocenie Sądu zaistniałe warunki, nie zwalniały jednakże obwinionego kierującego autobusem, z obowiązku zachowania ostrożności wymaganej w tych okolicznościach – nie zwalniały z obowiązku zachowania odpowiednio bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu, a nawet zatrzymania się w przypadku braku możliwości bezpiecznego rozpoczęcia i zakończenia manewru omijania i równoczesnego skrętu w lewo. Obwiniony jest osobą dorosłą, przeszkoloną jako kierowca w zakresie przepisów z zakresu ruchu drogowego, jest i był w chwili zdarzenia również zawodowym kierowcą autobusu, w związku z powyższym znał przepisy ruchu drogowego, a także właściwości poruszania się autobusu, z uwagi na jego

gabaryty, miał zatem możliwość popełnienia tego wykroczenia przewidzieć, chociaż nie miał zamiaru tego wykroczenia popełnić.

Wymierzając obwinionemu karę, Sąd kierował się przesłankami zawartymi w art. 33 kw oraz szczególnie w art. 24 § 1 i 3 kw i ustawowymi granicami zagrożenia przewidzianymi przez ustawodawcę, oceniając stopień społecznej szkodliwości czynu, a także cele kary w zakresie społecznego oddziaływania oraz cele, jakie ma ona osiągnąć w stosunku do ukaranego. Wymierzając karę Sąd miał też na względzie rodzaj i rozmiar szkody wyrządzonej wykroczeniem.

Sąd ocenił stopień społecznej szkodliwości zachowania obwinionego jako średni. W wyniku działania obwinionego doszło do naruszenia dobra prawnego, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Obwiniony winien w czasie wykonywania manewru omijania pojazdu zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu. W przypadku, gdyby zachował ostrożność i powyższy manewr wykonał prawidłowo – nie doszłoby do kolizji, mimo, że to pojazd O. (...) ustawiony był w miejscu niedozwolonym. Jako okoliczność istotnie łagodzącą Sąd potraktował niekaralność obwinionego i fakt, że do wystąpienia kolizji przyczyniło się niezgodne z przepisami ruchu drogowego zachowanie kierującej samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) E. P., która przed wystąpieniem kolizji zaparkowała kierowany samochód w miejscu niedozwolonym - w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. (...) oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych. Usytuowanie pojazdu marki O. (...) w tym miejscu było niedopuszczalne i powodowało znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu oraz ograniczało drożność tego skrzyżowania. Jako okoliczność łagodzącą potraktował również okoliczność, że w wyniku zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń oraz złożenie przez obwinionego logicznych wyczerpujących wyjaśnień, pomocnych dla ustalenia stanu faktycznego, obrazujących brak wiedzy u obwinionego w czasie zdarzenia, że w czasie manewru doszło do kolizji, co Sąd ocenił jako sytuację możliwą, biorąc pod uwagę gabaryty autobusu, jego długość i odchylenie części tylnej przy skręcie.

Wykroczenie wskazane w art. 86 § 1 kw zagrożone jest karą grzywny. Sąd wymierzył obwinionemu karę grzywny w wysokości 400 zł, zbliżoną do dolnej granicy ustawowego zagrożenia, uznając tę karę za adekwatną do stopnia winy i społecznej szkodliwości przedmiotowego wykroczenia z uwzględnieniem okoliczności łagodzących. W ocenie Sądu wymierzona kara stanowi dostateczną dolegliwość dla obwinionego i sprzyjać będzie przestrzeganiu porządku prawnego przez obwinionego w przyszłości oraz pogłębionej refleksji nad zakresem obowiązków wynikających z art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w okolicznościach usytuowania pojazdów, jak w przedmiotowej sprawie, szczególnie w sytuacji prowadzenia dużego o potężnych gabarytach pojazdu, mogącego stwarzać istotne zagrożenie w przypadku niezachowania ostrożności wymaganej w danych warunkach drogowych i odpowiedniego odstępu od innych pojazdów, a także pozwoli na osiągnięcie celów kary na płaszczyźnie społecznego jej oddziaływania, w zakresie prewencji ogólnej.

Sąd na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw zwolnił obwinionego w całości od zapłaty na rzecz Skarbu Państwa kosztów sądowych, z uwagi na jego sytuację majątkową oraz rodzinną, uznając, że uiszczenie przez obwinionego kosztów sądowych byłoby dla obwinionego zbyt uciążliwe, powodujące uszczerbek dla koniecznego utrzymania siebie i rodziny.