

Sygn. akt IX W 3081/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 listopada 2015 r.

Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział IX Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Aneta Żołnowska

Protokolant: sekretarz sądowy Anna Ostromecka

w obecności oskarżyciela publ. D. K.

po rozpoznaniu w dniu 23 września 2015 r., 14 października 2015 r. i 25 listopada 2015 r. sprawy

K. G. (1)

s. S. i C. z domu P.

ur. (...) w K.

obwinionego o to, że:

w dniu 27.04.2015r. około godziny 12:00 w O. na ul. (...) kierując pojazdem marki P. o nr rej. (...) nie zachował bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu marki B. o nr rej (...) w wyniku czego doprowadził do zderzenia i uszkodzenia pojazdów czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

- tj. za wykroczenie z art. 86§1 kw w zw. z art. 23 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym

ORZEKA:

I. **obwinionego K. G. (1)** uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu z tym ustaleniem, iż w wyniku swojego zachowania przyczynił się do zaistnienia zdarzenia drogowego i uszkodzenia pojazdów i za to na podstawie art. **86 § 1 kw** skazuje go na **karę 200,- (dwustu) złotych grzywny;**

II. na podstawie art. 118 § 1 kpw i art. 3 ust. 1 w zw. z art. 21 pkt. 2 ustawy o opłatach w sprawach karnych i art. 119 kpw w zw. z art. 624§1 kpk **obciąża obwinionego zryczałtowanymi wydatkami postępowania w kwocie 100,- (sto) złotych i opłatą w kwocie 30,- (trzydzieści) złotych oraz zwalnia obwinionego od kosztów opinii biegłego.**

IX W 3081/15

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 27 kwietnia 2015r. około godz. 12.00 J. C. (1) kierował samochodem m – ki B. o nr rej. (...). Wyjechał z posesji przy ul. (...) w O. z zamiarem jazdy w lewo w stronę (...). Ze względu na odbywający się ruch pojazdów i gabaryty swojego samochodu zatrzymał pojazd jezdni – częściowo na lewym, a częściowo na prawym pasie.

W tym samym czasie pojazdem m-ki P. nr rej. (...) kierował K. G. (1). Jechał ul. (...) od strony (...) w stronę skrzyżowania z ul. (...). Pojazd m – ki B., który znajdował się częściowo na jego pasie ruchu był dla niego doskonale widoczny. K. G. (1), nie czekając na zakończenie manewru przez kierującego B., rozpoczął manewr omijania pojazdu z prawej strony, częściowo wjeżdżając na chodnik. W trakcie tego manewru, pojazd B. przemieścił się do tyłu na niewielką odległość, w wyniku czego doszło do kontaktu pojazdów.

W wyniku zdarzenia w samochodzie B. nr rej. (...) otarty został prawy narożnik tylnego zderzaka na wysokości (...) do (...) od podłoża. W pojeździe P. o nr rej. (...) wgniecione zostały drzwi lewe tylne w połowie ich długości oraz zarysowane nad listwą ozdobną od środka drzwi w kierunku tyłu pojazdu. Zarysowany został w rejonie nadkola w jego przedniej części błotnik tylny lewy i listwa ozdobna drzwi w części końcowej. Zarysowania drzwi i błotnika usytuowane były na wysokości od (...) do (...) od podłoża.

(dowody: wyjaśnienia obwinionego K. G. k. 28, zeznania świadków J. C. k. 28 v, A. W. k. 33, 10, M. B. k. 33v w części, w której Sąd dał im wiarę, notatka urzędowa k. 4, protokół oględzin pojazdu B. k. 18, opinia techniczna k. 38 – 50, zdjęcia k. 26, 31)

Obwiniony K. G. (1), któremu zarzucono nie zachowanie bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu i doprowadzenie do zderzenia, uszkodzenie pojazdów i zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, iż jechał ul. (...) od strony (...). Z prawej jego strony a jezdnię wyjechało B., które po dojechaniu do osi jezdni zatrzymało się. Obwiniony stwierdził, iż podjeżdżając do niego „odbił w prawo”. W trakcie omijania pojazdu, kierujący B. cofnął ok. 1 metr i najechał na tylne drzwi jego pojazdu.

Sąd dał wiarę wyjaśnieniom obwinionego, bowiem co do zasady są zgodne z ustalonym stanem faktyczny. Sąd przyjął, iż obwiniony używając stwierdzenia „odbiłem w prawo” przyznał, iż wjechał częściowo na chodnik. Na taki przebieg zdarzenia wskazują wymiary jezdni w miejscu zdarzenia – (...) (w tym (...) przypada na pas praw którym poruszał się obwiniony) oraz długość pojazdu B. (...)(...) i szerokość P. (...)(...). Nie sposób jednak zgodzić się z obwinionym, iż jego manewr był prawidłowy. Pojazd B. był dla niego obiektywnie widoczny, a wykonywany przez kierującego nim manewr czytelny. Obwiniony nie miał możliwości kontynuowania jazdy swoim pasem, zatem winien powstrzymać się od ruchu i pozwolić na zakończenie włączania się do ruchu pojazdu B..

Świadek J. C. (1) zeznał, iż włączał się do ruchu z bocznej uliczki z zamiarem skrętu w lewo. W trakcie tego manewru pojawił się pojazd po jego prawej stronie, któremu zobowiązany był ustąpić pierwszeństwa. Zatrzymał samochód na środku jezdni i w tym momencie nadjechał obwiniony, który zaczął go omijać wjeżdżając na chodnik. W momencie końcowym tego manewru zahaczył o jego zderzak. Świadek twierdził, iż jego pojazd w momencie kontaktu nie był ruchu, czego dowodem miały być uszkodzenia – obtarcia w obu samochodach, bez wgnieceń.

Sąd dał wiarę zeznaniom świadka w części w jakiej są one zgodne z ustalonym stanem faktycznym. Korespondują one w tym zakresie z pozostałym materiałem dowodowym zgromadzonym w sprawie. W ocenie Sądu jedynie twierdzenia świadka, iż jego pojazd nie przemieścił się do tyłu nie polegają na prawdzie. Przeczy temu charakter uszkodzeń w samochodzie m – ki P.. W ocenie biegłego uszkodzenia te w postaci wgniecenia, mogły powstać jedynie w wyniku działania impulsu siły, którego wektor skierowany był z kierunku pojazdu omijanego – podczas wykonywania manewru cofania przez kierującego pojazdem omijanym.

Świadek A. W. zeznał, iż jechał bezpośrednio za obwinionym, był pewien, iż w trakcie omijania kierujący pojazdem B. wykonywał manewr cofania, a wjazd na chodnik przez obwinionego był manewrem obronnym. W ocenie Świadka samochód B. przed zderzeniem stał na przeciwnym pasie ruchu. Sąd dał wiarę świadkowi w części dotyczącej twierdzeń o wykonywaniu manewru cofania przez J. C.. Jednakże jego twierdzenia o usytuowaniu B. na jedni nie mogą polegać na prawdzie allbowiem ze względu na wymiary jedni i pojazdu B. jest to fizycznie niemożliwe. Jak wcześniej wspomniano, usytuowanie to i wspomniane wymiary, zmuszały obwinionego do częściowego wjazdu na chodnik, aby zachowując obiektywnie bezpieczną odległość ominąć samochód B..

Świadek M. B. (2) obserwowała zdarzenie z drogi bocznej, z której wcześniej wyjechał J. C.. Potwierdziła, iż pojazd B. zatrzymał się na środku jedni - -wjechał na przeciwległy pas ruchu, a obwiniony omijając go wjechał na chodnik. W ocenie świadka kierujący B. nie wykonywał manewru cofania, jednak przyznała, iż nie zwróciła uwagi na jego światła. Sąd dał wiarę zeznaniom tego świadka, w części w jakiej nie zaprzeczają im dowody materialne w postaci uszkodzeń pojazdów, wskazujących jednoznacznie, iż w trakcie wykonywania przez obwinionego manewru omijania, kierujący B. wycofał pojazd na niewielką odległość.

Biegły E. R. po przeanalizowaniu akt sprawy, uszkodzeń pojazdów oraz oględzinach miejsca zdarzenia, stwierdził, iż kierujący pojazdem P. wykonywał manewr omijania samochodu B. poruszając się torem ruchu częściowo przebiegającym poza jezdnię z wykorzystaniem chodnika, nie uwzględniając istniejącej na drodze sytuacji – znajdującego się częściowo na prawym pasie ruchu pojazdu B., którego kierujący był w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo. W ocenie biegłego stosowaną techniką i taktyką jazdy przyczynił się do zaistnienia zdarzenia. W ocenie biegłego kierujący samochodem m – ki B. wykonał manewr cofania – przemieścił pojazd na niewielką odległość bez zachowania szczególnej ostrożności i uwzględnienia aktualnej sytuacji na drodze, czym również przyczynił się do zaistnienia zdarzenia.

Sąd dał wiarę opinii biegłego i podzielił wnioski i oceny zachowań kierujących z niej płynące. Opinia jest jasna i spójna, biegły odpowiedział wyczerpująco na stawiane mu pytanie i swoje stanowisko przekonywująco uzasadnił opierając się o poczynione ustalenia.

Zgodnie z przepisem art. 23 ust 1 Prawa o ruchu drogowym, kierujący przy omijaniu jest obowiązany zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu. Jednocześnie nie można zapomnieć, iż każdy uczestnik ruchu jest obowiązany zachować ostrożność i unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku w ruchu drogowym (art. 3 ust 1 Prawa o ruchu drogowym).

W judykaturze przyjmuje się, iż ostrożność zwykła odpowiada zachowaniu podejmowanemu przez dobrego kierowcę; abstrakcyjnym wzorcem jest "rozważny kierowca", czyli osoba, która ma odpowiednie przygotowanie teoretyczne i niezbędne doświadczenie w prowadzeniu pojazdu oraz cechuje się starannym i sumiennym wykonywaniem obowiązków (wyr. SN z dnia 18 lutego 1969 r., Rw 39/69, OSNKW 1969, nr 7-8, poz. 98; wyr. SN z dnia 30 maja 1995 r., III KRN 20/95, PiP 1996, z. 6, s. 105, z glosą R.A. S., PiP 1996, z. 6, s. 105-111).

W definicji zawartej w art. 3 ust. 1 chodzi o obiektywne zachowanie uczestnika ruchu drogowego, a więc obiektywne reguły ostrożności. Ocena tego zachowania dokonywana jest z punktu widzenia zgodności z zasadami ostrożnej jazdy, jakie powinny być zastosowane w określonej sytuacji (R.A. Stefański, (...)z dnia 30 maja 1995 r., III KRN 20/95, PiP 1996, z. 6, s.105-111). Istota ostrożności polega na tym, że działający przy realizacji dozwolonego celu powinien postępować w taki sposób, by nie zwiększać ryzyka ujemnych następstw ponad tę miarę, która jest społecznie właściwa (W. M., Problemy..., s. 35-36). Ostrożność - jak podkreśla się w doktrynie - to stopień skupienia uwagi i rozważa w podejmowaniu decyzji (K. B., Przestrzeganie zasad ostrożności - problem bezprawności czy winy, PiP 1963, z. 7, s. 91). Sąd Najwyższy wyjaśniał, że: "Rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne do zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć" (uch. pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33, teza 6; wyr. SN z dnia 16 lipca 1976 r., VI KRN 135/76, OSNKW 1976, nr 10-11, poz. 130). Ten rodzaj ostrożności odpowiada realiom ruchu drogowego, gdyż zapewnienie "optymalnego bezpieczeństwa", inaczej niż w wypadku "maksymalnego bezpieczeństwa", jest możliwe. Słusznie Sąd Najwyższy zauważył, że: (...)rozważny kierowca" nie jest określeniem funkcjonującym jedynie w języku potocznym czy też przy komentowaniu zasad regulujących ruch drogowy. Ma ono również uzasadnienie na gruncie prawa karnego i zasad odpowiedzialności karnej" (wyr. SN z dnia 25 czerwca 1997 r., II KKN 224/96, niepubl.). "Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego" polega na stworzeniu takiej sytuacji, która grozi nastąpieniem ujemnych skutków dla ruchu drogowego. Zagrożenie bezpieczeństwa jest w istocie niebezpieczeństwem. W języku potocznym "niebezpieczeństwo" oznacza "stan, sytuację, położenie grożące czymś złym" (Mały słownik języka polskiego, s. 439; Praktyczny słownik..., t. 23, s. 244). Trafnie wskazuje się, że w

ogólnym pojęciu niebezpieczeństwa chodzi o sytuację zawierającą w sobie potencjalną możliwość przerodzenia się w nowy układ, oznaczający powstanie ujemnych następstw ocenianych w punktu widzenia interesów jednostki (K. B., Przepięstwa przeciwko bezpieczeñstwu..., s. 72). Zasadnie podkreśla się w literaturze, że termin "niebezpieczeństwo" oznacza zjawisko przedstawiające groźbę dla jakiegoś podmiotu (M. C., Pojęcie niebezpieczeństwa w prawie karnym, (...) 1955, z. 1, s. 152). Jest to pewna sytuacja lub stan rzeczy charakteryzujący się odpowiednim stopniem prawdopodobieństwa nastąpienia ujemnego skutku (A. Spotowski, Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym, Warszawa 1990, s. 669). Zagrożenie bezpieczeñstwa musi być relacjonowane do określonych następstw; to one mogą nastąpić.

Utrudnianie ruchu obejmuje takie działania lub zaniechania, które zakłócają płynność ruchu lub jego warunki. W ich wyniku ruch staje się utrudniony, ale możliwy. Chodzi o wywołanie sytuacji zmuszających innych uczestników ruchu do zwiększenia uwagi lub podejmowania dodatkowych manewrów.

W tym stanie rzeczy, w ocenie Sądu wina obwinionego K. G. (1) nie budzi wątpliwości i została mu udowodniona. W dniu 27.04.2015r. około godz. 12.00 w O. na ul. (...) kierując pojazdem m – ki P. o nr rej. (...) nie zachował ostrożności i bezpiecznego odstępu od omijanego pojazdu m – ki B. o nr rej. (...), w wyniku czego przyczynił się do zaistnienia zdarzenia drogowego, uszkodzenia pojazdów i powstania zagrożenia w ruchu drogowym. Obwiniony niewłaściwie ocenił sytuację drogową, podjął manewr omijania pojazdu, będącego w trakcie wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu w lewo nie mając na to dostatecznego miejsca, co skutkowało zachowaniem minimalnej odległości między pojazdami. Swym zachowaniem wyczerpał znamiona wykroczenia z art. 86§1kw w zw z art. 23 ust 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym i z mocy tego przepisu został skazany i wymierzono mu karę jak w sentencji wyroku.

Wymierzając obwinionemu karę, Sąd miał na uwadze fakt, iż zdarzenie drogowe będące przedmiotem postępowania zaistniało z winy obu jego uczestników oraz dotychczasową karalność obwinionego, który był karany jedynie za niewielkie przekroczenie prędkości w 2013r., przy czym uprawnienia do kierowania pojazdami posiada od ponad (...) lat.

Wobec powyższego, w ocenie Sadu, kara wymierzona obwinionemu jest adekwatna do stopnia jego zawinienia i społecznej szkodliwości jego czynu. Tak ukształtowana wpłynie na obwinionego wychowawczo i zapobiegawczo oraz spełni swe zadania w zakresie prewencji ogólnej.

Obwiniony wobec skazania został obciążony kosztami postępowania i opłatą, jednak ze względów słusznościowych, Sąd zwolnił go od kosztów wydania opinii biegłego.