

UZASADNIENIE

A. G. w dniu 12 lutego 2021 roku o godz. 20:55 kierował samochodem osobowym marki O. (...) o nr rej. (...). Jechał ul. (...) w W. w kierunku skrzyżowania z ul. (...) (i dalej centrum miasta). Jest to skrzyżowanie nierównorzędne, gdzie drogą podporządkowaną jest ul. (...). Jadących ul. (...) w kierunku centrum miasta obowiązuje ustawiony przed skrzyżowaniem znak pionowy B-20 (...) wraz ze znakiem poziomym P-12 „linia bezwzględne zatrzymania - stop” umiejscowionym na wlocie drogi podporządkowanej (ul. (...)). Przed znakiem B-20, jest przejście dla pieszych. Oznakowanie było dobrze widoczne dla uczestników ruchu (jezdni nie była zanieczyszczona; znak P-12 dodatkowo był obrysowany na czerwono). Obwiniony jeździ tą drogą codziennie.

Obwiniony dojeżdżał do skrzyżowania. Przed nim jechał pojazd typu bus. Pojazd poprzedzający zatrzymał się w miejscu wyznaczonym linią bezwzględne zatrzymania P-12. Obwiniony w tym czasie zatrzymał się przed przejściem dla pieszych. Pojazd bus ruszył z miejsca i przejechał przez skrzyżowanie, skręcając w lewo. Obwiniony wtedy także ruszył i przejechał skrzyżowanie na wprost, nie zatrzymując się jednak w miejscu wyznaczonym znakiem P-12 w związku ze znakiem B-20.

Został zatrzymany do kontroli drogowej przez funkcjonariuszy policji T. S. i K. K., prowadzących obserwację skrzyżowania z punktu kontrolnego. Wykroczenie zostało zarejestrowane kamerą monitoringu miejskiego.

Obwiniony ma 41 lat, wykształcenie średnie techniczne, kawaler, bezdzietny, nikogo na utrzymaniu, bezrobotny, na utrzymaniu rodziców; zdrowy; niekarany.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowo wyjaśnień obwinionego – k. 7, 31-31v; zeznań świadka K. K. – k. 3, 31v-32 i świadka T. S. – k. 32-32v; zapis monitoringu – k. 10, dane o niekaralności – k. 26-27, 29, notatki urzędowe – k. 1,12.

Obwiniony A. G. nie kwestionował okoliczności przedmiotowych zajścia (miejsca, czasu, oznakowania, manewrów na drodze, w tym całego kontekstu sytuacyjnego utrwalonego na nagraniu z monitoringu) – i ta część jego wyjaśnień, w zakresie spójnym z pozostałymi dowodami, jest wiarygodna. Jedynie zastrzeżenie obwinionego, że znak P-12 był niewidoczny dla kierujących jest sprzeczne z materiałem dowodowym (zwłaszcza zapisem z monitoringu); ponadto jest to zastrzeżenie nieistotne dla sprawstwa obwinionego, skoro obwiniony co do oznakowania i całej infrastruktury skrzyżowania miał pełne rozeznanie, gdyż drogą tą jeździł codziennie. W pozostałym zakresie obwiniony nie przyznał się do winy; przedstawił własną interpretację znaczenia znaków drogowych B-20 w zw. z P-12, która jest niezgodna z przepisami o ruchu drogowym i nie podlega wartościowaniu w kategoriach prawdy-falszu.

Zeznania świadków K. K. oraz T. S. są wiarygodne. Pozostają spójne między sobą oraz z materiałem bezwplywowym (nagranie z monitoringu), a w odniesieniu do okoliczności przedmiotowych – także z wyjaśnieniami obwinionego. Świadkowie rozpoznali nieprawidłowy manewr kierującego i podjęli od razu czynności zmierzające do jego zatrzymania do kontroli. Prawidłowość spostrzeżeń funkcjonariuszy policji zostało następnie potwierdzone w zabezpieczonym nagraniu z monitoringu miejskiego. Stąd też należy wnosić, że mieli warunki do czynienia właściwej obserwacji i nie doszło w tym zakresie do żadnych zniekształceń.

Nagranie z monitoringu miejskiego nie było kwestionowane przez strony pod względem autentyczności ani merytorycznej zawartości; jest dobrej jakości i pozwala na odtworzenie zasadniczych elementów stanu faktycznego (por. zwłaszcza nagranie (...)_ch15_main_ (...)_ (...)_.mp4, gdzie pod koniec godz. 20.55 nagrania zarejestrowany został ruch pojazdu obwinionego).

Dokumenty mają charakter urzędowy, są sporządzone w przewidzianej prawem formie i w ramach kompetencji.

Sąd zważył, co następuje:

Odpowiedzialności z art. 92 § 1 k.w. podlega ten, kto nie stosuje się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego. Wykroczenie można popełnić umyślnie, jak i nieumyślnie.

Obwiniony nie zastosował się do znaku poziomego i pionowego, tj. znaku P-12 „linia bezwzględne zatrzymania - stop” wskazującego miejsce zatrzymania pojazdu w związku ze znakiem pionowym B-20 („stop”).

Zgodnie przepisami rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, wydanym na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym: znak B-20 „stop” oznacza m.in. zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem, które to zatrzymanie powinno nastąpić w wyznaczonym w tym celu miejscu, a dopiero w razie jego braku - w takim miejscu, w którym kierujący może upewnić się, że nie utrudni ruchu na drodze z pierwszeństwem (§ 21 rozp.). Zgodnie z § 89 cyt. rozporządzenia miejsce zatrzymania pojazdu w związku ze znakiem pionowym B-20 wskazuje znak poziomy P-12 „linia bezwzględne zatrzymania - stop”. Powyższe koresponduje z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, zgodnie z którym znak poziomy (poprzeczny) P-12 wyznacza miejsce zatrzymania pojazdów (zał. 2 pkt 4.1.; 4.2.3. cyt. rozporządzenia).

Obwiniony nie zastosował się do dyrektyw postępowania wyrażonych w/w znakami. Z oznakowania ustawionego przy skrzyżowaniu wynikało jednoznacznie, że zatrzymanie nakazane znakiem B-20 powinno nastąpić w „wyznaczonym w tym celu miejscu”, tj. miejscu wskazanym znakiem poziomym P-12, a nie w miejscu dowolnie ustalonym przez kierującego.

Zatrzymanie za poprzedzającym pojazdem nie było zatrzymaniem wynikającym z przepisów (zachowaniem nakazanych znakami), tylko zatrzymaniem wynikającym z warunków ruchu (sposobu jazdy poprzedzającego pojazdu). Miejsce wyznaczone do zatrzymania znajdowało się znacznie dalej (za przejściem dla pieszych, przed którym obwiniony zatrzymał pojazd), a zatem by postąpić zgodnie z przepisami obwiniony powinien po raz kolejny zatrzymać pojazd, tym razem bezpośrednio przed linią bezwzględne zatrzymania, tak jak to uczynił poprzedzający go pojazd. Decyzja co do tego, w jakim miejscu ma nastąpić zatrzymanie, nie została w tym wypadku pozostawiona swobodnemu uznaniu kierującego.

Nieprawidłowy manewr obwinionego został zarejestrowany na monitoringu; ze względu na widoczny na nagraniu „gołym okiem” znaczny odstęp między miejscem zatrzymania pojazdu przez obwinionego a miejscem do tego wyznaczonym znakiem P-12, nie było najmniejszych wątpliwości, że obwiniony postąpił sprzecznie ze znakami drogowymi.

Dywagacje obwinionego na temat hipotetycznego zagrożenia wynikającego, jego zdaniem, z faktu powtórnego zatrzymywania się w miejscu wyznaczonym znakiem P-12, są zbędne i świadczą jedynie o ułożonej na potrzeby procesu linii obrony. Żadnego realnego zagrożenia nie było przecież w dniu zdarzenia (za obwinionym nie jechał żaden pojazd, a zatem obwiniony nie musiał przeciwdziałać żadnemu zagrożeniu). To, że obwiniony inaczej zorganizowałby ruch na skrzyżowaniu jest dla sprawy irrelewantne. Nie upoważnia go to do odstępstwa od istniejących znaków i powinności zastosowania się do nich, tym bardziej, że zdawał sobie sprawę z kolizyjności tego skrzyżowania.

Istniejąca organizacja ruchu na skrzyżowaniu była czytelna i rozpoznana przez obwinionego, jako że poruszał się tam na co dzień. Żadnego zaskoczenia nie stanowił więc dla niego, ani znak B-20, ani P-12, ani tym bardziej znaczenie tych podstawowych dla ruchu drogowego znaków. Wobec tego uznać należy, że w sposób umyślny, z zamiarem bezpośrednim dopuścił się wykroczenia z art. 92 § 1 k.w. o znamionach doprecyzowanych jak w pkt 1 wyroku.

Za przypisane obwinionemu wykroczenie grozi kara grzywny (od 20 zł do 5000 zł) albo nagany. Mając na uwadze dyrektywy wymiaru kary przewidziane w art. 33 k.w. i art. 34 k.w. Sąd wymierzył obwinionemu karę grzywny zbliżoną do dolnej granicy ustawowego zagrożenia i nie odbiegającej do wysokości wynikającej z taryfikatora mandatów.

Dotychczasowa niekaralność, ustabilizowany tryb życia rodzinnego, poprawne funkcjonowanie w społeczeństwie, brak nałogów, długotrwały bezkolizyjny udział w ruchu drogowym, czas czynu (mniejsze natężenie ruchu) – to okoliczności, które pozwalają wysnuć wniosek, że stosunkowo łagodna kara o charakterze finansowym będzie wystarczającą i skuteczną przestrogą na przyszłość, spełni zatem cel indywidualno-prewencyjny. Z kolei waga naruszonej zasady (podstawowej, oczywistej), jej znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, miejsce czynu (skrzyżowanie, gdzie ustawa nakazuje szczególną ostrożność), postać zamiaru (bezpośredniego), w zestawieniu z doświadczeniem życiowym obwinionego (w tym jako aktywnego uczestnika ruchu) oraz świadomość kolizyjności miejsca zdarzenia – to okoliczności, które wskazywały na wyższy stopień społecznej szkodliwości i stopień winy obwinionego, uzasadniający wymierzenie kary grzywny w wysokości większej niż minimalna. Przemawiał za tym także wzgląd na społeczne oddziaływanie kary, w tym potrzebę kształtowania pożądanych postaw w zakresie przestrzegania podstawowych reguł prawa o ruchu drogowym.

Wymierzona grzywna nie przekracza indywidualnie ocenianych możliwości zarobkowych obwinionego (biorąc pod uwagę wiek, wykształcenie, stan zdrowia, brak in. osób na utrzymaniu).

O kosztach procesu Sąd rozstrzygnął zgodnie z przepisami powołanymi w punkcie 2 wyroku (wydatki: kwota zryczałtowana; opłata: wg stawki ustawowej).

sędzia Anna Filipiak

ZARZĄDZENIE

1. (...);
2. (...);
3. (...).

Wągrowiec, dnia 26 maja 2021 roku sędzia Anna Filipiak