

Sygn. akt V W 1375/16

WYROK
WYROK ZAOCZNY
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 kwietnia 2016 r.

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

w składzie:

Przewodniczący SSR Piotr Grzędziński

Protokolant: Tomasz Janiak

bez udziału oskarżyciela publicznego

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 20 kwietnia 2016 r. sprawy **M. Z.**, c. J. i J., ur. (...) W.

obwinionej o to, że:

1. w dniu 17 czerwca 2014 r. około godz. 9.12 w W. na skrzyżowaniu ulic (...) naruszyła zasady określone w § 96 ust. 1 i 3 P. przez to, że kierując samochodem marki H. (...) nr rej. (...) nie zastosowała się do sygnalizacji świetlnej - sygnalizatora S-2 i wykonywała skręt w prawo podczas czerwonego sygnału nadawanego wraz z zieloną strzałką skierowaną w prawo, przez co utrudniła ruchu autobusowi marki S. nr rej. (...) poruszającemu się po drodze na której ruch był otwarty, w wyniku czego doprowadziła do zderzenia z nim powodując jego uszkodzenie, czym spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. za wykroczenie z art. 86 § 1 w związku z § 96 ust. 1 i 3 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury i (...) z dn. 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,

2. w miejscu i czasie jak w punkcie pierwszym naruszyła zasady określone w art. 27 ust. 1 P. w ten sposób, że kierując samochodem marki H. (...) nr rej. (...) i zbliżając się do przejazdu dla rowerów nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu rowerzyście na przejeździe rowerowym zmuszając go do gwałtownego hamowania, w celu uniknięcia kolizji, czym spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. za wykroczenie z art. 86 § 1 w związku z art. 27 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym

orzeka:

I. Obwinioną M. Z. uznaje za winną popełnienia zarzucanych jej czynów i za to na podstawie art. 86 § 1 kw w zw. z art. 9 § 2 kw wymierza jej łącznie karę 500 (pięciuset) złotych grzywny.

II. Zasądza od obwinionej na rzecz Skarbu Państwa kwotę 50 (pięćdziesięciu) złotych tytułem opłaty oraz kwotę 615,15 zł (sześciuset piętnastu złotych i piętnastu groszy) tytułem kosztów postępowania.

Sygn. akt V W 1375/16

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 17 czerwca 2014 r. M. Z. kierowała samochodem marki H. (...) o nr rej. (...) i jechała w W. ul. (...) w kierunku ul. (...). Około godz. 9.12, z uwagi na wyświetlany dla jej kierunku ruchu czerwony sygnał sygnalizacji świetlnej, zatrzymała kierowany samochód przed skrzyżowaniem z ul. (...). Na skrzyżowaniu z ul. (...) zamierzała

wykonać manewr skrętu w prawo. Sygnalizator sygnalizacji świetlnej, przed którym zatrzymała kierowany pojazd, wyposażony był w zieloną strzałkę kierunkową, oznaczającą warunkowe zezwolenie na wjazd za sygnalizator. M. Z. mogła wykonać manewr skrętu w prawo w ul. (...) podczas nadawanego dla jej kierunku ruchu czerwonego sygnału sygnalizacji świetlnej wyłącznie wtedy, gdy na strzałce kierunkowej był wyświetlany sygnał zielony oraz wyłącznie wtedy, gdy jej zachowanie nie stworzy zagrożenia oraz utrudnienia ruchu dla innych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych przechodzących przez oznakowane przejście dla pieszych i rowerzystów przejeżdżających przez przejazd dla rowerzystów, które znajdowały się na jezdni ul. (...) przed skrzyżowaniem z ul. (...) oraz kierujących pojazdami poruszającymi się ul. (...), dla których wyświetlany był zielony sygnał sygnalizacji świetlnej. Gdy na sygnalizatorze świetlnym S-2 dla pojazdów skręcających w prawo wyświetliła się zielona strzałka kierunkowa, M. Z. ruszyła kierowanym samochodem i przejechała przez przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów, które zlokalizowane były na ul. (...) przed skrzyżowaniem z ul. (...). W trakcie wykonywania przejazdu przez w/w przejazd rowerowy znajdujący się na jezdni ul. (...) przed skrzyżowaniem z ul. (...), tj. przez powierzchnię jezdni przeznaczoną do przejeżdżania przez rowerzystów, M. Z. nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu rowerzyście J. C. przejeżdżającemu przez ten przejazd rowerowy, dla którego kierunku ruchu wyświetlany był zielony sygnał sygnalizacji świetlnej, czym zmusiła rowerzystę do gwałtownego hamowania.

M. Z. kontynuując wykonywanie manewru skrętu w prawo w ul. (...), zatrzymała kierowany pojazd marki H. (...) przed linią warunkowego zatrzymania i następnie wjechała na prawy pas ruchu ul. (...). Po zatrzymaniu kierowanego pojazdu przed linią warunkowego zatrzymania M. Z. zobowiązana była do sprawdzenia sytuacji drogowej występującej na jezdni ul. (...). W przypadku prawidłowej obserwacji jezdni ul. (...) powinna ona była zauważyć autobus komunikacji miejskiej marki S. nr rej. (...), który poruszając się ul. (...) zbliżał się do skrzyżowania z ul. (...). Pomimo możliwości kontynuowania jazdy po prawym pasie ruchu ul. (...) i możliwości wykorzystania w/w pasa ruchu jako pasa włączającego do ruchu na ul. (...) po przejechaniu przez linię warunkowego zatrzymania i wjechaniu na pas skrajny prawy ul. (...) zatrzymała kierowany samochód na prawym pasie ruchu na przejściu dla pieszych w bliskiej odległości od przystanku autobusowego, w celu upewnienia się, czy może zmienić zajmowany pas ruchu na pas drugi od prawej. Kierująca samochodem marki H. (...), zatrzymując kierowany samochód na pasie ruchu pierwszym od prawej ul. (...), utrudniła w ten sposób ruch autobusowi marki S. nr rej. (...) poruszającemu się ul. (...), tj. po drodze, na której ruch był otwarty. W trakcie oczekiwania przez M. Z. na możliwość zmiany pasa ruchu na pas ruchu drugi od prawej w lewy bok jej pojazdu uderzył autobus marki S. nr rej. (...) kierowany przez P. S., zjeżdżający na prawy skrajny pas ruchu w kierunku przystanku autobusowego.

W wyniku kolizji w autobusie marki S. nr rej. (...) doszło do uszkodzeń następujących elementów pojazdu: obrys prawy nadwozia między drzwiami pierwszymi a drugimi, licząc od czoła pojazdu – zarysowany, uszczelka gumowa drzwi drugich licząc od czoła pojazdu zarysowana, przemieszczona, felga koła przedniego prawego zarysowana.

W wyniku zdarzenia w samochodzie marki H. (...) o nr rej. (...) doszło do uszkodzenia następujących elementów pojazdu: zderzak przedni lewa strona wgnieciona, zarysowana, listwa plastikowa nadkola lewego przedniego zarysowana, wyczepiona, wyrwana, pęknięta, obudowa lusterka bocznego lewego pęknięta, próg drzwi lewych przednich zarysowany, drzwi przednie lewe zarysowane. W czasie zdarzenia kierujący autobusem P. S. był trzeźwy.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowych wyjaśnień obwinionej M. Z. /k. 57/, zeznań świadka J. C. /k. 11v, 88-89/, zeznań świadka J. Ł. (1) /k. 16v, 58/, zeznań świadka P. S. /k. 22v, 73-74, 138-139/, zeznań świadka J. Z. /k. 89-90/, opinii ustnej biegłego sądowego J. K. /k. 110-114/, a także notatek urzędowych /k. 1-2, 7, 8/, szkicu /k. 3/, protokołów oględzin pojazdów /k. 4, 5/, protokołu użycia alkometru /k. 6/, informacji z Zarządu Dróg Miejskich /k. 13/, schematu /k. 14-15/, oświadczenia /k. 21/, informacji o wpisach w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego /k. 27/, zdjęć /k. 103, 137/, oszacowania odległości między pojazdami /k. 104/, protokołu z analizy czasowo-przestrzennej /k. 105/, ortofotomapy miejsca zdarzenia /k. 106/, informacji z (...) /k. 128/, informacji z Wydziału Teleinformatyki (...) /k. 132, 145/.

Obwiniona **M. Z.** /k. 57/ nie przyznała się do popełnienia zarzuconych jej czynów. Odnosząc się do zarzutów wyjaśniła, że gdy dojeżdżała do sygnalizacji świetlnej dla jej kierunku ruchu wyświetlany był sygnał żółty, który następnie zmienił

się na sygnał czerwony, dlatego też zatrzymała kierowany pojazd przed w/w sygnalizacją świetlną. Obwiniona M. Z. wskazała, że w czasie, gdy oczekiwała na zmianę sygnału sygnalizacji świetlnej na kolor zielony, przez przejście dla pieszych zaczęli przechodzić piesi. Obwiniona wyjaśniła, że nie widziała wówczas żadnego rowerzysty. M. Z. wskazała, że gdy na w/w przejściu dla pieszych nie było już nikogo, przejechała przez przejście dla pieszych. Obwiniona wyjaśniła, że następnie zatrzymała się na linii warunkowego zatrzymania, rozejrzała się i z uwagi na to, że na prawym pasie ruchu nie było nikogo, wjechała na ten pas ruchu i przejechała za przejście dla pieszych na ul. (...). M. Z. wskazała, że gdy przejechała za przejście dla pieszych, zmniejszyła prędkość kierowanego pojazdu – praktycznie stanęła, gdyż chciała spojrzeć w lusterko, aby w ten sposób upewnić się, że może zmienić zajmowany pas ruchu na pas lewy. Obwiniona wskazała, że w tym właśnie momencie poczuła silne uderzenie i zobaczyła, że w kierowany przez nią samochód uderzył autobus, który poruszał się sąsiednim lewym pasem ruchu i wyhamował dopiero w okolicy przystanku autobusowego w zatoczce autobusowej. Wskazała ona także, że zatrzymała kierowany pojazd w dużej odległości przed przystankiem autobusowym i że tył jej samochodu znajdował się w odległości około jednego metra za pasami. Obwiniona wskazała, że w czasie zdarzenia autobus „dosłownie przejechał po jej samochodzie” i kierowany przez nią pojazd został uderzony w lewe lusterko, doszło do wgniecenia w lewym przednim nadkolu oraz otarcia lewych przednich drzwi. M. Z. podała nadto, że przed wystąpieniem kolizji nie widziała tego autobusu. Obwiniona wyjaśniła, że po wystąpieniu kolizji była zdenerwowana, w związku z czym zadzwoniła do rodziców. Obwiniona wskazała, że gdy następnie udała się do kierowcy autobusu, aby ustalić z nim, czy wzywać na miejsce zdarzenia policję, kierowca autobusu nakazał jej opuścić pojazd, krzychał na nią, wskazując, że powoduje ona zagrożenie w ruchu, gdyż przez jej zachowanie inne autobusy nie mogą wjechać i nakazał jej przestawić samochód. M. Z. wyjaśniła, że przestawiła swój samochód na sam koniec zatoczki, tj. na przedni koniec zatoczki i zatrzymała się przed autobusem, który znajdował się wówczas w tym samym miejscu, w którym się zatrzymał po wystąpieniu kolizji. Obwiniona wyjaśniła, że po około 30 minutach od czasu rozmowy telefonicznej na miejsce zdarzenia przyjechali jej rodzice i jej ojciec zadzwonił na Policję. Wskazała ona także, że przez ten czas kierowca autobusu nie wezwał Policji. Wyjaśniła ona również, że następnie jej mama zawiozła ją na egzamin i że później nie miała kontaktu z kierowcą autobusu, natomiast jej tata pozostał na miejscu zdarzenia. Obwiniona wyjaśniła nadto, że jeden z pasażerów autobusu wspierał kierowcę autobusu, wskazując, że tak młodzi kierowcy nie powinni kierować samochodami, natomiast drugi pasażer stanął w jej obronie. Obwiniona wyjaśniła również, że w czerwcu minęły trzy lata odkąd posiada ona prawo jazdy i że od półtora roku jeździ ona samochodem codziennie po całej W., po jednej i po drugiej stronie W. oraz że nie była karana za wykroczenia drogowe.

Sąd zważył, co następuje:

Wyjaśnienia obwinionej w zakresie przedstawionego przez nią przebiegu zdarzenia należało uznać za raczej szczerze. Obwiniona przedstawiła przebieg zdarzenia w sposób w pełni korespondujący z innymi dowodami w sprawie, w tym z zeznaniami naocznych świadków zdarzenia i opinią biegłego z zakresu ruchu drogowego, z tym zastrzeżeniem, że miejsce, w którym zatrzymała kierowany pojazd bezpośrednio przed wystąpieniem kolizji z autobusem, mając na uwadze opinię biegłego z zakresu ruchu drogowego, zeznania kierowcy autobusu oraz wyjaśnienia obwinionej, w których podawała ona, że zatrzymała kierowany pojazd w dużej odległości przed przystankiem autobusowym, znajdowało się bezpośrednio na przejściu dla pieszych na ul. (...). Jednak wyciągane przez nią wnioski, będące podstawą do nieprzyznania się przez obwinioną do popełnienia zarzucanych jej czynów, oparte są na błędnej analizie stanu faktycznego i prawdopodobnie ułomnej znajomości przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. W przypadku obu zarzuconych obwinionej czynów wynikają one z niewłaściwej obserwacji przez obwinioną sytuacji występującej na drodze (o czym świadczą okoliczności, że nie rozpoznała ona rowerzysty przejeżdżającego przez przejazd dla rowerzystów oraz nie zauważyła ona – co potwierdziła sama obwiniona w złożonych wyjaśnieniach – jadącego ul. (...) autobusu) i jej niewielkiego doświadczenia w czasie zdarzenia jako osoby kierującej samochodem. Stanowisko obwinionej w zakresie, w jakim nie przyznała się ona do popełnienia zarzucanych jej czynów, nie znalazło potwierdzenia w innych zebranych w sprawie dowodach, w tym w szczególności w zeznaniach naocznych świadków zdarzenia oraz w opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego, który szczegółowo opisał zachowanie obwinionej na drodze i opisał naruszenia, jakich się wówczas dopuściła.

Oceniając wyjaśnienia obwinionej odnośnie pierwszego chronologicznie z zarzucanych jej czynów, polegającego na nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu rowerzyście na przejeździe rowerowym, zważyć należy, że zgodnie z przepisami ruchu drogowego, po zatrzymaniu pojazdu przed sygnalizatorem świetlnym S-2 znajdującym się przed skrzyżowaniem z ul. (...), który wyposażony był w sygnał w kształcie zielonej strzałki oznaczający warunkowe zezwolenie na wjazd za sygnalizator i skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, obwiniona mogła wykonać manewr skrętu w prawo w ul. (...) podczas nadawanego dla jej kierunku ruchu czerwonego sygnału sygnalizacji świetlnej wyłącznie wtedy, gdy na strzałce kierunkowej był wyświetlany sygnał zielony oraz wyłącznie wtedy, gdy jej zachowanie nie stworzy zagrożenia oraz utrudnienia ruchu dla innych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych przechodzących przez oznakowane przejście dla pieszych i rowerzystów przejeżdżających przez przejazd dla rowerzystów, które znajdowały się na jezdni ul. (...) przed skrzyżowaniem z ul. (...) oraz kierujących pojazdami poruszającymi się ul. (...), dla których wyświetlany był zielony sygnał sygnalizacji świetlnej.

Z zebranego w sprawie materiału dowodowego w postaci zeznań świadka **J. C.** wynika, że w czasie, gdy dojeżdżał on kierowanym rowerem do przejazdu dla rowerzystów znajdującego się na ul. (...), pomimo wyświetlanego na sygnalizacji świetlnej zielonego sygnału dla jego kierunku ruchu, prawym pasem ruchu ul. (...) na w/w przejazd dla rowerzystów wjechał samochód marki P., którym kierowała kobieta, w wyniku czego J. C. zmuszony był do gwałtownego hamowania. Z zeznań J. C. wynika, że ten sam samochód, który zjechał mu wówczas drogę na przejeździe dla rowerzystów, uczestniczył w kolizji drogowej z autobusem. Świadek zeznał, że nie widział wystąpienia w/w kolizji samochodu i autobusu i słyszał jedynie dochodzący z tyłu odgłos użycia sygnału dźwiękowego i następnie odgłos zderzenia. J. C. w złożonych zeznaniach podał również, jakie było wówczas wzajemne położenie względem siebie uczestniczących w kolizji pojazdów, tj. autobusu i samochodu, którego świadek w dalszym ciągu nazywał samochodem marki P.. Jednocześnie zważyć należy, że podczas składania zeznań na rozprawie /k. 89/ świadek potwierdził uprzednio złożone zeznania w postępowaniu wyjaśniającym i wyraził opinię, że „wydawało mu się, że był to samochód francuski”. W ocenie Sądu oczywistym jest, że pojazd, który świadek określał jako pojazd marki P., był tym samym pojazdem, który najpierw zjechał mu drogę, uniemożliwiając przejazd przez przejazd dla rowerzystów i następnie kilkanaście sekund po tym wydarzeniu ten sam pojazd uczestniczył w kolizji drogowej z udziałem autobusu. Błąd świadka co do podawanej przez niego marki samochodu jako P. nie wpłynął na ocenę zeznań świadka co do pozostałych podawanych przez niego okoliczności zdarzenia. Opisane przez świadka zdarzenia drogowe były sytuacjami dynamicznymi, niespodziewanymi dla świadka, dlatego też w ocenie Sądu całkowicie naturalna jest niepamięć świadka co do marki samochodu, który uczestniczył w obu opisanych przez świadka zdarzeniach drogowych. Sąd obdarzył zeznania świadka J. C. walorem wiarygodności. Świadek ten jest osobą zupełnie obcą dla obwinionej i nie miał żadnych powodów, by pomawiać obwinioną o zachowania, które mogłyby skutkować jej odpowiedzialnością.

Mając na uwadze zeznania świadka J. C., w okolicznościach zdarzenia nierozpoznanie przez obwinioną rowerzysty przejeżdżającego przez przejazd dla rowerzystów, dla którego kierunku ruchu wyświetlany był zielony sygnał sygnalizacji świetlnej, wynikał z nieprawidłowej obserwacji przez obwinioną sytuacji występującej na przejeździe dla rowerzystów. Obwiniona w trakcie wykonywania manewru skrętu w prawo w ul. (...) winna obserwować nie tylko sytuację występującą na przejściu dla pieszych znajdującym się na ul. (...) w pobliżu skrzyżowania z ul. (...), ale również znajdujący się w pobliżu tego przejścia przejazd dla rowerzystów. Obwiniona jako osoba posiadająca prawo jazdy kategorii B, pomimo niewielkiego w czasie zdarzenia doświadczenia jako kierująca, powinna mieć na uwadze okoliczność, że rowerzyści przejeżdżający przez przejazd dla rowerzystów zwykle poruszają się szybciej niż piesi przechodzący przez przejście dla pieszych. W związku z powyższym w okolicznościach zdarzenia w czasie przejazdu kierowanym samochodem przez przejazd dla rowerzystów, winna ona uważnie obserwować w/w przejazd dla rowerzystów i uważać, aby nie utrudnić ruchu rowerzystom przejeżdżającym przez w/w przejazd dla rowerzystów, **którzy posiadali pierwszeństwo przejazdu** przed kierowanym przez nią samochodem.

Odnośnie drugiego chronologicznie z zarzucanych obwinionej czynów, w niniejszej sprawie przesłuchano świadka **P. S.**, tj. kierowcę autobusu marki S. nr rej. (...). Sąd uznał zeznania świadka za w pełni wiarygodne. Korespondują one z pozostałym materiałem dowodowym zgromadzonym w sprawie, w tym przede wszystkim z opinią biegłego z zakresu

ruchu drogowego J. K.. Przedstawiona przez P. S. relacja z przebiegu zdarzenia jest również zasadniczo spójna z relacją przedstawioną przez obwinioną.

Wskazać należy, że w zeznaniach świadka P. S. pojawiła się nieprecyzyjność. W złożonych w postępowaniu wyjaśniającym zeznaniach świadek P. S. podał, że dojeżdżając do skrzyżowania z ul. (...) poruszał się prawym pasem ruchu i na skrzyżowanie wjechał podczas nadawanego zielonego sygnału dla jego kierunku ruchu. W złożonych w postępowaniu wyjaśniającym zeznaniach świadek podał, że gdy znajdował się na skrzyżowaniu zauważył, że z ul. (...) zaczyna wysuwać się samochód marki H. skręcający w prawo /k. 22v/. Przed Sądem świadek P. S. potwierdził swoje zeznania złożone w postępowaniu wyjaśniającym, wskazując, że rozpoczął sygnalizowanie zmiany pasa ruchu bezpośrednio za pasami przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu /k. 73-74/. Z kolei podczas powtórnego przesłuchania przed Sądem /k. 138-139/ świadek P. S. podał, że włączył kierunkowskaz sygnalizując zmianę pasa ruchu „na środku skrzyżowania, mniej więcej”. Mając na uwadze zeznania świadka P. S., w których opisał on warunki drogowe występujące przed skrzyżowaniem z ul. (...) /k. 74/, logicznym jest, że świadek nie mógł przed skrzyżowaniem z ul. (...) poruszać się kierowanym autobusem po prawym pasie ruchu, gdyż w/w pas ruchu przeznaczony był dla pojazdów skręcających w prawo na skrzyżowaniu z ul. (...). Powyższa nieścisłość w zeznaniach świadka P. S. nie miała jednak wpływu na ocenę zachowania obwinionej, która przed ruszeniem kierowanym pojazdem sprzed linii warunkowego zatrzymania zobowiązana była do upewnienia się, że wykonany przez nią manewr drogowy nie spowoduje utrudnienia ruchu pojazdów poruszających się ul. (...) i nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Z opinii biegłego sądowego wynika, że w czasie, gdy obwiniona ruszała z linii warunkowego zatrzymania, autobus kierowany przez P. S. znajdował się przed skrzyżowaniem z ul. (...). Niezależnie od tego, w którym miejscu świadek P. S. wykonał kierowanym autobusem manewr zmiany pasa ruchu na prawy pas ruchu i w którym miejscu na skrzyżowaniu, tj. bezpośrednio za pasami przejścia dla pieszych czy też na środku skrzyżowania włączył on kierunkowskaz prawy sygnalizując zmianę pasa ruchu, zachowanie obwinionej należy ocenić jako nieprawidłowe, gdyż swoim zachowaniem, tj. zatrzymaniem kierowanego pojazdu na przejściu dla pieszych, utrudniła ona ruch kierowcy autobusu i swoim zachowaniem doprowadziła do powstania stanu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Z zeznań świadka P. S. wynika również, że pomimo wykonanego przez niego manewru obronnego polegającego na wykonaniu manewru skrętu w lewo, na przejściu dla pieszych znajdującym się na jezdni ul. (...) doszło do kontaktu prawego boku jego autobusu: od przedniego koła do drugich drzwi z samochodem marki H. kierowanym przez obwinioną. W złożonych zeznaniach świadek opisał również uszkodzenia pojazdów, do których doszło w wyniku kolizji, a także zachowanie obwinionej i jej rodziców po wystąpieniu kolizji.

W niniejszej sprawie przesłuchano również świadka **J. Ł. (2)**, który w czasie zdarzenia był pasażerem autobusu kierowanego przez P. S. i w chwili zdarzenia siedział w autobusie za drugimi drzwiami po prawej stronie. Z zeznań powołanego świadka wynika, że bezpośrednio przed zdarzeniem nie obserwował on ruchu pojazdu kierowanego przez obwinioną i nie zauważył również, w którym miejscu kierowany przez P. S. autobus zmienił zajmowany pas ruchu. Świadek J. Ł. (1) nie potrafił również precyzyjnie określić miejsca, w którym doszło do kontaktu autobusu i kierowanego przez obwinioną samochodu. Pozostałe zeznania świadka J. Ł. (1), w których opisał on umiejscowienie pojazdów po wystąpieniu kolizji, a także zachowania kierowcy autobusu po wystąpieniu kolizji, były w ocenie Sądu logiczne, spójne i były zgodne z pozostałymi zebranymi w sprawie dowodami.

W postępowaniu sądowym przesłuchano również świadka **J. Z.**, który jest ojcem obwinionej. J. Z. nie był naocznym świadkiem zdarzenia i przybył na miejsce zdarzenia po wystąpieniu kolizji samochodu kierowanego przez jego córkę i autobusu kierowanego przez świadka P. S., po przestawieniu pojazdu obwinionej w okolice zatoki przystankowej i informacje na temat przebiegu zdarzenia posiadał on z relacji obwinionej. Oceniając przedstawione przez świadka J. Z. argumenty, iż to właśnie kierujący autobusem przyczynił się do powstania przedmiotowej kolizji, zważyć należy, że z wiarygodnych zeznań świadka P. S. wynika, że bezpośrednio przed wystąpieniem kolizji kierujący autobusem wykonał manewr obronny polegający na gwałtownym skręcie w lewo, w związku z czym po wystąpieniu kolizji koła autobusu były ustawione pod kątem. Zważyć również należy, że jak wynika z protokołu oględzin autobusu /k. 5/, wbrew twierdzeniom świadka J. Z. uszkodzenia na powierzchni bocznej autobusu nie miały charakteru punktowego. W wyniku kolizji w autobusie marki S. nr rej. (...) doszło do uszkodzeń następujących elementów pojazdu: obrys

prawy nadwozia między drzwiami pierwszymi a drugimi, licząc od czoła pojazdu – zarysowany, uszczelka gumowa drzwi drugich licząc od czoła pojazdu zarysowana, przemieszczona, felga koła przedniego prawego zarysowana. Z wiarygodnych zeznań świadka P. S. wynika, że w czasie zdarzenia doszło do kontaktu prawego boku jego autobusu od przedniego koła do drugich drzwi z samochodem marki H. kierowanym przez obwinioną. Oceniając zeznania świadka J. Z. zważyć należy również, że z relacji przedstawionej przez świadka P. S. wynika, że do przedmiotowej kolizji doszło na przejściu dla pieszych, a nie jak wskazywał w złożonych zeznaniach świadek J. Z., po przejechaniu przez obwinioną za przejście dla pieszych. Wskazać należy również, że z informacji uzyskanych z Komendy Stołecznej Policji /k. 7, 132, 145/ wynika, że skrzyżowanie ulic (...) nie jest objęte systemem monitoringu.

W sprawie dopuszczony został dowód z opinii ustnej biegłego z zakresu ruchu drogowego **J. K.**. W sporządzonej opinii biegły sądowy J. K. odnośnie przyczyn powstania kolizji samochodu kierowanego przez obwinioną i autobusu ustalił, że do zdarzenia doszło na skrzyżowaniu, na którym ruchem kierował sprawnie działający system sygnalizacji świetlnej – obwiniona wjechała na w/w skrzyżowanie podczas nadawania dla niej przez sygnalizator S-2 sygnału czerwonego wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki, natomiast autobus wjechał na skrzyżowanie podczas nadawania sygnału zielonego. Zdaniem biegłego, powyższe informacje jednoznacznie przesądzają o ocenie działań uczestników zdarzenia i niezależnie od tego jaki charakter miałyby zderzenie, to obwiniona mogła wjechać na skrzyżowanie w opisanych warunkach tylko wówczas, gdyby jej działanie nie powodowało utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom. Biegły w sporządzonej opinii wykluczył, aby w chwili wystąpienia zagrożenia obwiniona była uczestnikiem ruchu poruszającym się po jednym z pasów ruchu ul. (...), gdyż aby taka interpretacja mogła być prawdziwa, samochód obwinionej powinien był poruszać się z prędkością zbliżoną do prędkości innych uczestników ruchu i być zorientowany równoległe do osi danego pasa ruchu. Zdaniem biegłego zdarzenie polegało na tym, że obwiniona wjechała na skrzyżowanie podczas nadawania sygnału czerwonego z zieloną strzałką, a następnie nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu przysługującemu autobusowi. Biegły wskazał, że prawidłowy wjazd na skrzyżowanie w warunkach tego zdarzenia wymagał zatrzymania się przed linią warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów i obwiniona powinna się tu zatrzymać w celu sprawdzenia sytuacji. Zdaniem biegłego obwiniona miała możliwość obserwacji całej jezdni ul. (...) w kierunku Centrum i z uwagi na to, że wówczas na skrzyżowaniu nie mógł odbywać się ruch pojazdów wzdłuż ul. (...) i mogły jechać samochody z ul. (...), powinna ona dostrzec także autobus, który mógł wyłącznie znajdować się na pasie ruchu trzecim od lewej, biorąc pod uwagę, że w tym miejscu ul. (...) ma 4 pasy, autobus powinien znajdować się na pasie prawym do jazdy na wprost.

Biegły wskazał, że na podstawie dowodów zebranych w sprawie nie jest w stanie określić, czy kierowca sygnalizował zmianę pasa migaczem i miejsce, w którym doszło do kolizji, określił on wyłącznie na podstawie niespornych torów ruchu uczestników zdarzenia. Biegły wskazał również, że z uwagi na to, że kolizja polegała na kontakcie otarciowym, ślizgowym (pojazdy zetknęły się ze sobą w ten sposób, że wystąpiły uszkodzenia na boku lewym samochodu, którym kierowała obwiniona oraz na boku prawym autobusu), nie istnieje możliwość oszacowania parametrów ruchu pojazdów. Biegły wskazał także, że w przedmiotowej sprawie nie ma jednoznacznych zinwentaryzowanych informacji na temat pozycji pozderzeniowych każdego z pojazdów. Biegły wskazał również, że na podstawie dowodów zebranych w sprawie nie można ustalić, czy i w jakim stopniu kierujący autobusem przed kolizją zdołał odchylić pierwotny tor autobusu na lewo.

Biegły w oparciu o geometrię miejsca zdarzenia ocenił, że obwiniona od miejsca, w którym powinna zatrzymać kierowany samochód przed linią warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów do miejsca wystąpienia kolizji przejechała odcinek około 8 metrów. Zdaniem biegłego, ruszając przed linią warunkowego zatrzymania ze średnim przyspieszeniem $1,5 \text{ m/s}^2$ obwiniona dojechałaby do miejsca zatrzymania w czasie około 3,3 sekundy i jeśli przyjąć, że od chwili, w której obwiniona ruszyła, do chwili kolizji autobus poruszałby się ze stałą prędkością 50 km/h, to jest z prędkością relatywnie bardzo wysoką i nie hamował, to na 3,3 sekundy przed kolizją autobus znajdowałby się w odległości około 35 metrów od toru ruchu realizowanego przez obwinioną. Powyższa okoliczność w ocenie biegłego oznacza, że gdyby obwiniona w sposób prawidłowy wjeżdżała na skrzyżowanie, to nawet przy tak wysokiej prędkości autobusu i jej nie zmniejszaniu, powinna była widzieć autobus wjeżdżający na skrzyżowanie. Zdaniem biegłego, błąd popełniony wówczas przez obwinioną w sposób istotny przyczynił się do wystąpienia przedmiotowej kolizji.

Biegły w sporządzonej opinii wskazał również, że w przypadku, gdyby przebieg zdarzenia był taki, jaki został przedstawiony przez obwinioną, to błędem taktyki jazdy było zatrzymanie się w tym prawdopodobnym miejscu, w którym oczekiwała na zmianę pasa ruchu, gdyż obwiniona nie powinna była zatrzymywać się na przejściu dla pieszych w celu oczekiwania na możliwość zmiany pasa ruchu. Zdaniem biegłego obwiniona miała możliwość poruszania się pasem prawym skrajnym do przodu, po tym pasie, na którym zatrzymuje się autobus na przystanku i zmiana pasa ruchu trwa zasadniczo krócej, gdy jest wykonywana z wyższą prędkością, niż wówczas, gdy ma być wykonana po zatrzymaniu. Biegły wskazał, że obwiniona powinna była wykorzystać pas skrajny prawy przy przystanku autobusowym, jako pas włączający, aby płynnie wykonać zmianę pasa ruchu. W ocenie biegłego niezależnie od miejsca, w którym obwiniona się zatrzymała, powinna ona była dostrzec autobus, a w związku z tym, że do zdarzenia doszło na skrzyżowaniu, wjeżdżając na nie, obwiniona miała obowiązek zachowywania szczególnej ostrożności, w tym również powinna ona była obserwować działania innych uczestników i do nich dostosowywać swoje działania. Zdaniem biegłego obwiniona miała obowiązek zatrzymać się przy linii warunkowego zatrzymania, aby sprawdzić sytuację i przed przejazdem przez linie z trójkątów powinna była dostrzec autobus, zaś w przypadku, gdyby obwiniona obserwowała zachowanie kierowcy autobusu, powinna była widzieć, że autobus zjeżdża do strony prawej i że zmienia pas ruchu. Biegły wskazał, że obwiniona kontynuując jazdę powinna w tym czasie obserwować zachowanie kierującego autobusem, tak, aby dostosować swoje działania do działań kierowcy autobusu. Biegły wskazał nadto, że obwiniona mogła wjechać na skrzyżowanie tylko wówczas, gdy jej wjazd nie utrudni nikomu ruchu i w związku z tym, że autobus mógł być jeszcze przed fazą zmieniania pasa ruchu, obwiniona powinna była przewidywać jakikolwiek rozwój wypadków, zarówno, że autobus będzie jechał swoim pasem albo, że będzie zmieniał pas na prawy. W opinii biegłego, jeżeli obwiniona przyjęła założenie, że autobus nie będzie zmieniał pasa ruchu to powinna jechać tym pasem, który jest wolny, pierwszym od prawej. Zdaniem biegłego w przypadku, gdyby obwiniona należycie obserwowała ruch autobusu, gdyby nawet nie miał włączanego kierunkowskazu, powinna zauważyć, że zbliża się on do prawej krawędzi.

Jednocześnie zdaniem biegłego kierujący autobusem zgodnie z art. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym miał prawo zakładać, że działanie obwinionej będzie prawidłowe i nie będzie kolizyjne z ruchem autobusu. Zdaniem biegłego, kierujący autobusem nie miał podstaw, aby domniemywać, że obwiniona zatrzyma się na przejściu dla pieszych i miał prawo zakładać, że nikt mu tego manewru nie utrudni, gdyż miał zielone światło. W opinii biegłego kierujący autobusem, gdy dostrzegł obwinioną wykonującą skręt w prawo, nie dysponował obserwacjami, które uzasadniałyby zaniechanie zamierzonych działań. Biegły wskazał bowiem, że samochód osobowy ma dosyć dobre parametry dynamiczne i w związku z tym, że w tym czasie występowały dwa wolne pasy ruchu, mógł się on spodziewać, że będzie się poruszał tymi pasami ruchu.

W ocenie Sądu opinia biegłego była jasna, spójna i nie zawierała sprzecznych wniosków. Sąd nie dopatrywał się błędów logicznych w rozumowaniu biegłego. Wydając opinię biegły bazował na całym zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym i swoje stanowisko w sposób wystarczający uargumentował. Dlatego Sąd przyjął wnioski opinii za podstawę ustaleń faktycznych.

W ocenie Sądu dowody pozaosobowe ze względu na swój charakter i rzeczowy walor nie budziły wątpliwości Sądu co do ich wiarygodności oraz faktu, na którego okoliczność zostały sporządzone oraz ze względu na okoliczności, które same stwierdzały. Żadna ze stron nie kwestionowała przy tym ich zgodności ze stanem faktycznym, zaś Sąd nie znalazł powodów, które podważałyby ich wiarygodność. W związku z powyższym uczynił je podstawą dokonanych w niniejszej sprawie ustaleń faktycznych.

Mając na uwadze zgromadzony w sprawie materiał dowodowy wina i sprawstwo obwinionej w zakresie wyczerpania znamion obu zarzucanych jej wykroczeń drogowych określonych w art. 86 § 1 kw w związku z § 96 ust. 1 i 3 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych i w art. 86 § 1 kw w związku z art. 27 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym nie budzi żadnej wątpliwości.

Czyn z art. 86 § 1 kw popełnia ten, kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wykroczenie określone w dyspozycji

art. 86 § 1 kw ma charakter powszechny i materialny, a więc może je popełnić każdy uczestnik ruchu drogowego zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie. Skutkiem jest realne zagrożenie 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. Zgodnie zaś z art. 5 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania określa rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Zgodnie z § 96 ust. 1 w/w rozporządzenia, nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, z zastrzeżeniem ust. 3. Zgodnie z ust. 3 wskazanego wyżej paragrafu skręcanie lub zawracanie, o których mowa w ust. 1 i 2, jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom.

Obwiniona M. Z. po zatrzymaniu pojazdu przed skrzyżowaniem z ul. (...), z uwagi na wyświetlany dla jej kierunku ruchu czerwony sygnał sygnalizacji świetlnej, mogła wykonać manewr skrętu w prawo w ul. (...) podczas nadawanego dla jej kierunku ruchu czerwonego sygnału sygnalizacji świetlnej wyłącznie wtedy, gdy na strzałce kierunkowej był wyświetlany sygnał zielony oraz wyłącznie wtedy, gdy jej zachowanie nie stworzy utrudnienia ruchu dla innych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych przechodzących przez oznakowane przejście dla pieszych i rowerzystów przejeżdżających przez przejazd dla rowerzystów, które znajdowały się na jezdni ul. (...) przed skrzyżowaniem z ul. (...) oraz kierujących pojazdami poruszającymi się ul. (...), dla których wyświetlany był zielony sygnał sygnalizacji świetlnej, którzy posiadali pierwszeństwo przed pojazdem kierowanym przez obwinioną.

Wskazać należy nadto, że kierujący pojazdem zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe (art. 27 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Szczególna ostrożność jest to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie (art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym). W przypadku przejazdu przez przejazd dla rowerzystów szczególna ostrożność polega m.in. na obserwacji drogi, zmniejszeniu prędkości do takiej, która pozwoli na przepuszczenie rowerzystów posiadających pierwszeństwo przejazdu na przejeździe dla rowerzystów, a nawet zatrzymania się, w przypadku takiej konieczności.

Przez zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego należy rozumieć zagrożenie dla uczestników ruchu lub innych osób albo ich mienia. Nie ma tutaj znaczenia rodzaj skutków, jakie mogą powstać w wyniku zrealizowania się zagrożenia.

Ustalenia faktyczne poczynione w sprawie niniejszej pozwalają na bezsporne stwierdzenie, iż M. Z. w dniu 17 czerwca 2014 r. około godz. 9.12 w W. na skrzyżowaniu ulic (...) naruszyła zasady określone w § 96 ust. 1 i 3 P. przez to, że kierując samochodem marki H. (...) nr rej. (...) nie zastosowała się do sygnalizacji świetlnej - sygnalizatora S-2 i wykonywała skręt w prawo podczas czerwonego sygnału nadawanego wraz z zieloną strzałką skierowaną w prawo, przez co utrudniła ruch autobusowi marki S. nr rej. (...) poruszającemu się po drodze, na której ruch był otwarty, w wyniku czego doprowadziła do zderzenia z nim powodując jego uszkodzenie, czym spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czym wyczerpała znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 kw w związku z § 96 ust. 1 i 3 w/w Rozporządzenia z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz w tym samym miejscu i czasie naruszyła zasady określone w art. 27 ust. 1 P. w ten sposób, że kierując samochodem marki H. (...) nr rej. (...) i zbliżając się do przejazdu dla rowerów, nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu rowerzyście na przejeździe rowerowym, zmuszając go do gwałtownego hamowania, w celu uniknięcia kolizji, czym spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa

w ruchu drogowym, wyczerpując znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 kw w związku z art. 27 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Zgodnie z art. 6 Kodeksu wykroczeń, wykroczenie może być popełnione zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie. Analizując niniejszą sprawę należało stwierdzić, że w okolicznościach zdarzenia obwiniona nie miała zamiaru popełnienia wykroczeń, popełniła je jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w zaistniałych okolicznościach, mimo, że możliwość popełnienia tych wykroczeń mogła przewidzieć – zgodnie z art. 6 § 2 kpw dopuściła się czynów działając z winy nieumyślnej. W czasie wykonywania manewru skrętu w prawo w ul. (...) podczas czerwonego sygnału sygnalizacji świetlnej nadawanego wraz z zieloną strzałką skierowaną w prawo obwiniona zobowiązana była do właściwej obserwacji drogi i dostosowania zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Mogła ona wykonać powyższy manewr wyłącznie wtedy, gdy jej zachowanie nie stworzy zagrożenia oraz utrudnienia ruchu dla innych uczestników ruchu drogowego, którzy posiadali pierwszeństwo przed pojazdem kierowanym przez obwinioną.

Obwiniona jako osoba dorosła, przeszkolona jako kierowca w zakresie przepisów z zakresu ruchu drogowego, znała przepisy ruchu drogowego. Mogła ona zatem przewidzieć popełnienie tych wykroczeń, chociaż nie miała zamiaru ich popełnić.

Odnośnie wymiaru kary Sąd wziął pod uwagę okoliczności wskazane w art. 33 § 1 i 2 kw. Wymierzając obwinionej karę grzywny Sąd baczyl, aby dolegliwość tej kary była adekwatna do stopnia winy i społecznej szkodliwości czynów oraz wziął pod uwagę jej cele zapobiegawcze i wychowawcze, a także dyrektywę prewencji generalnej w zakresie kształtowania świadomości społecznej. Sąd doszedł do wniosku, że stopień społecznej szkodliwości czynów przypisanych obwinionej był wysoki. Wykroczenia z art. 86 § 1 kw godzą bowiem w dobro prawne, jakim jest bezpieczeństwo w komunikacji. Obwiniona w czasie zdarzenia spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów nie ustąpiła pierwszeństwa przejazdu rowerzyście na przejeździe rowerowym zmuszając go do gwałtownego hamowania, w celu uniknięcia kolizji i nie zastosowała się do sygnalizacji świetlnej - sygnalizatora S-2 i wykonywała skręt w prawo podczas czerwonego sygnału nadawanego wraz z zieloną strzałką skierowaną w prawo, przez co utrudniła ruch autobusowi marki S. nr rej. (...) poruszającemu się po drodze, na której ruch był otwarty, w wyniku czego doprowadziła do zderzenia z nim powodując jego uszkodzenie.

W konsekwencji, na podstawie art. 86 § 1 kw w zw. z art. 9 § 2 kw, Sąd wymierzył obwinionej łącznie karę grzywny w wysokości 500 złotych. W ocenie Sądu wymierzona obwinionej kara grzywny w kwocie 500 złotych jest współmierna do stopnia zawinienia oraz ilości wykroczeń popełnionych w krótkim czasie, jak i społecznej szkodliwości, biorąc pod uwagę jako okoliczność obciążającą młody wiek obwinionej i jej niewielkie doświadczenie jako kierującej w czasie zdarzenia. Sąd ocenił, że wymierzona obwinionej kara będzie odpowiednią dolegliwością dla obwinionej, przez co oddziałuje na obwinioną wychowawczo, co sprzyjać będzie przestrzeganiu przez nią porządku prawnego w przyszłości. W ocenie Sądu kara orzeczona wobec obwinionej spełni swoje zadania w zakresie prewencji ogólnej, obrazując, że sprawcy wykroczeń drogowych muszą liczyć się z odpowiednimi konsekwencjami swoich niezgodnych z prawem zachowań. Wymierzając karę grzywny w kwocie 500 zł Sąd miał na uwadze możliwości zarobkowe obwinionej, która pomimo tego, że pozostaje na utrzymaniu rodziców, posiada również zdolności zarobkowe jako osoba dorosła. W ocenie Sądu niższa kara grzywny byłaby karą niedolegliwą, która nie osiągnie wychowawczego oddziaływania, nie spowoduje refleksji obwinionej nad swoim postępowaniem, a tym samym niższa kara grzywny nie będzie gwarantowała, by obwiniona sprzyjała w przyszłości przestrzeganiu porządku prawnego, a jest to szczególnie istotne, gdyż obwiniona jest osobą młodą, która winna obecnie kształtować prawidłowe odruchy postępowania, w szczególności w zakresie przestrzegania porządku prawnego.

O zryczałtowanych wydatkach postępowania oraz o opłacie Sąd orzekł na podstawie art. 118 § 1 kpw w zw. z § 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 10 października 2001 r. w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty za wniesienie wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia i art. 119 kpw w zw. z art. 3 ust. 1 i art. 21 pkt 2 Ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach

karnych. Sąd zasądził od obwinionej na rzecz Skarbu Państwa opłatę w wysokości 50 zł, stanowiącą równowartość 10 % orzeczonej kary grzywny oraz obciążył obwinioną wydatkami poniesionymi w toku postępowania przez Skarb Państwa w łącznej kwocie 615,15 zł, na które złożyły się: 515,15 zł tytułem wynagrodzenia biegłego J. K. oraz zryczałtowane wydatki w wysokości 100 zł.