

Sygn. akt IX W 23/16

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 kwietnia 2016 r.

Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział IX Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Wojciech Kottik

Protokolant: sekr. sąd. Jolanta Jarmolowicz

w obecności oskarżyciela publ. D. K.

po rozpoznaniu w dniach 29.01, 02.03, 06.04 i 15.04.2016 r. sprawy

T. O.

syna K. i B. z domu D.

ur. (...) w S.

obwinionego o to, że:

w dniu 23 października 2015 r., ok. godz. 15⁽¹⁰⁾ na drodze krajowej (...) (...)m, gm. (...) kierując samochodem m-ki V. (...) o nr rej. (...) spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że nie zachował należytej ostrożności, nie dostosował prędkości do warunków ruchu, wskutek czego stracił panowanie nad pojazdem, zjechał na przeciwległy pas ruchu gdzie zderzył się czołowo z pojazdami V. o nr rej. (...) i A. (...) o nr rej. (...) jadącymi prawidłowo z przeciwnego kierunku

- tj. za wykroczenie z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym,

ORZEKA:

I. obwinionego **T. O.** uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym i za to na podstawie art. **86 § 1 kw** skazuje go na **karę 500,- (pięćset) złotych grzywny;**

II. na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw i art. 118 § 2 kpw obciąża obwinionego jedynie kosztami wydania opinii przez biegłego tj. kwotą 590,90 (pięćset dziewięćdziesiąt złotych 90/100) złotych;

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Obwiniony T. O. jest (...)roku (...) w O.. Otrzymuje(...)w wysokości ok. (...). Jest kawalerem, nie posiada nikogo na swoim utrzymaniu. W przeszłości nie był karany.

W dniu 23 października 2015 roku T. O. kierował samochodem marki V. (...) o nr rej. (...) jadąc drogą krajową (...) od strony O. w kierunku S.. W tym czasie drogą tą w przeciwnym kierunku tj. ze S. do O. jechał pojazd marki V. o nr rej. (...), kierowany przez pokrzywdzonego R. S. oraz pojazd marki A. (...) o nr rej. (...), kierowany przez D. O..

Pojazdy V. (...), V. oraz A. (...) wymijały się na łuku drogi za miejscowością T.. Samochód V. (...), kierowany przez obwinionego na skutek rozwinięcia prędkości niedostosowanej do aktualnych warunków drogowych poruszał się na łuku drogi w prawo ruchem niestabilnym. Pojazd obwinionego przekroczył oś jezdni i wjechał na pas właściwy dla jadących, w kierunku O., samochodów V. i A. (...). Następnie najpierw otarł się przodem o bok pojazdu V., a następnie zderzył się czołowo z jadącym za samochodem V., samochodem A. (...).

Kierowcy V. oraz A. (...) zostali przetransportowani do szpitala w O.. Odnieśli obrażenia w postaci ogólnych potłuczeń ciała. Zdarzenie zostało zgłoszone Policji. Na miejsce zdarzenia przybył patrol (...) K. O. w składzie (...).

Funkcjonariusze dokonali oględzin pojazdów. W pojeździe V. (...) o nr rej. (...) stwierdzili – pocięty i porysowany lewy przedni błotnik, pocięta pokrywa komory silnika, pocięty dach, porysowany prawy przedni błotnik, pocięta obręcz prawego koła przedniego, koło bez powietrza, pocięty próg prawy, brak szyby czołowej, brak reflektora lewego, prawy rozbity, brak zderzaka przedniego, wyciek płynów eksploatacyjnych, wgnieciony prawy tylny błotnik i porysowany, wgnieciona i porysowana pokrywa bagażnika, rozbita prawa tylna lampa, brak lewej tylnej lampy, zerwany z mocowań tylny zderzak, porysowany z prawej strony bok tylnej szyby, pocięte chłodnice, przemieszczony silnik, element z numerem (...) wygięty w stopniu uniemożliwiającym jego odczytanie.

W pojeździe marki V. o nr rej. (...) stwierdzono – zarysowane przednie drzwi lewe, zarysowane i wgniezione drzwi tylne lewe, wgnieciony i zarysowany tylny błotnik, połamany i zarysowany tylny zderzak w części lewej, pęknięta tylna lampa lewa, zerwany z mocowań i połamany plastikowy element nadwozia, zarysowana felga koła tylnego lewego.

Natomiast w pojeździe marki A. (...) o nr rej. (...) ujawnili: porysowany i pęknięty zderzak tylny lewy narożnik, zarysowane drzwi lewe, wystrzelone poduszki, pocięty lewy próg, porysowana aluminiowa obręcz koła lewego przedniego, pocięty i porysowany lewy przedni błotnik, popękana szyba rozbity lewy reflektor wraz z kierunkowskazem. Pocięta i porysowana pokrywa komory silnika, popękany błotnik prawy przedni, brak ciśnienia w prawej przedniej oponie, zerwana z umocowań tablica rejestracyjna przednia.

Warunki drogowe w dniu zdarzenia były złe, zachmurzenie całkowite, opady deszczu, widoczność ograniczona, nawierzchnia asfaltowa mokra, pobocze drogi na odcinku łuku drogi w prawo było utwardzone (kamiennie – brukowe) o szerokości ok. 0,9 m, dalej do szerokości około 1,5 m znajdowało się pobocze o nawierzchni gruntowo – trawiastej i za nim obniżenie terenu; po lewej stronie jezdni znajdowało się gruntowo – trawiaste pobocze o szerokości około 1, 2 m, a za nim rów. Średni ruch na drodze. Szerokość jezdni w miejscu zdarzenia wynosiła 6, 1 m.

(dowód: notatka urzędowa z miejsca zdarzenia k. 4, karta zdarzenia drogowego k. 6, szkic miejsca wypadku drogowego k. 7, protokół z przebiegu badania stanu trzeźwości urządzeniem elektronicznym k. 8-10, protokoły oględzin pojazdów k.11 – 16. notatka urzędowa k. 17, potwierdzenie dojścia do zdarzenia k. 36, płyta CD ze zdjęciami z miejsca zdarzenia k. 38, notatka urzędowa k. 53, Informacje z (...)– k. 61. wydruk z mapy (...) M. – k. 112-115. opinia k. 134 – 149, wyjaśnienia obwinionego k. 117 – 117 v, zeznania A. P. – k. 117v-118, zeznania D. O. – k. 118 – 118 v, zeznania M. P.- k. 129 – 129v, zeznania R. S. – k. 129 , zeznania K. W. k. 130, zeznania biegłego W. R. – k. 152 – 153, pismo – k. 157).

Wobec powyższego obwiniony T. O. został obwiniony o popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Obwiniony nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu.

Przyznał, że wpadł w poślizg, powodując tym zderzenie z pojazdami m-ki V. oraz A. (...), jednakże zaprzeczył, aby nastąpiło to z jego winy. Obwiniony wyjaśnił, że przyczyną utraty panowania nad jego pojazdem były podjęte przez niego działania obronne. Twierdził, iż przed samochodem marki V. jechał w stronę O. nieokreślony pojazd, który to miał spowodować jego zjazd na pobocze. Wykonując on bowiem manewr wymijania „ściął” zakręt, w ten sposób, że 1/3 swojej powierzchni wjechał na jego pas. Wskazał, że spowodowało to, iż w trakcie wjazdu na pobocze wpadł w miejsce, gdzie nie było kostki kamiennej. Wracając na swój pas ruchu stracił panowanie nad pojazdem. Podkreślił, że jechał z odpowiednią prędkością ok. 70 km/h. Dodatkowo dodał, iż drogę i pojazd, którym się poruszał znał bardzo dobrze.

Sąd zważył, co następuje

W ocenie Sądu wyjaśnienia obwinionego zasługują na wiarę jedynie w części dotyczącej miejsca, czasu zdarzenia, kierunków poruszania się pojazdów i utraty przez niego panowania nad pojazdem. W tym zakresie znajdują one potwierdzenie w dość obszernie zgromadzonym w niniejszej sprawie materiale dowodowym.

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom obwinionego w części dotyczącej okoliczności i przyczyn zdarzenia uznając, iż zmierzają one do uniknięcia przez niego odpowiedzialności za zarzucane mu wykroczenie. Nie sposób podzielić jego twierdzeń, przede wszystkim, co do przyczyny utraty przez niego stabilności jazdy prowadzonego pojazdu, jak również prędkości z jaką się poruszał. Uznał, że wyjaśnienia obwinionego w tym zakresie niosą ze sobą sprzeczne treści.

Obwiniony wskazywał w swoich wyjaśnieniach, że przed kamiennym (brukowym) poboczem tj. przed początkiem łuku drogi w prawo, zjechał on na prawe gruntowe pobocze próbując uniknąć zderzenia z jadącym z przeciwka, nieokreślonym samochodem osobowym, który miał „ścinać” łuk drogi i wjeżdżając na pas ruchu właściwy dla jego kierunku jazdy. Jednakże na poboczu tym nie zostały ujawnione ślady kół tego pojazdu, co pozwala stwierdzić, że taka sytuacja nie mogła mieć w przedmiotowej sprawie w ogóle miejsca. Ponadto prędkość obwinionego nie znajduje potwierdzenia tak w zeznaniach świadków, jak i opinii biegłego.

Świadkowie, tj. R. S., D. O. oraz K. W. zgodnie zeznali, że jechali drogą (...) od miejscowości S. w kierunku O.. Podali, że zauważyli za miejscowością T. jadący z przeciwka pojazd V. (...). Podkreślili, że pojazd obwinionego wjeżdżając w zakręt znajdował się już w poślizgu, jechał przy osi jezdni poruszając się przy tym z dużą prędkością.

K. W., jadący samochodem V. (...) dodatkowo podał, że jako pierwszy zauważył w odległości ok. 100-150 metrów przed sobą pojazd obwinionego. Potwierdził, że poruszał się on z dużą prędkością. Wskazał, także że zdążył uniknąć z nim zderzenia w wyniku wykonanego manewru obronnego zjazdu maksymalnie w prawo. Podkreślił, że nie widział żadnego pojazdu poruszającego się przed nim. Dodał, że poruszał się z prędkością ok. 70/80 km/h.

R. S., kierujący samochodem V. podał, że widząc zachowanie kierowcy pojazdu marki P., a następnie samego obwinionego, natychmiast podjął manewry obronne i przede wszystkim odbił kierownicą w prawo w stronę pobocza. Nie zdołał jednak uniknąć zderzenia pojazdów. Zachowanie obwinionego zauważył bardzo późno. Wskazał także, że po zderzeniu z nim, widział w lusterku jak samochód obwinionego obracał się wokół swojej osi, aby następnie uderzyć w samochód jadący za nim.

D. O., kierujący samochodem A. (...) zeznał, że gdy zauważył, pojazd obwinionego znajdował się on już bokiem do kierunku jazdy. Podał, że próbował, jak samochody przed nim uniknąć kolizji, poprzez zjazd na prawe pobocze, mimo to obwiniony uderzył w jego lewy przód. Wskazał, że wpadł w wyniku tego zderzenia na pobocze. Dodatkowo stwierdził, że jechał z prędkością 60/70 km/h. Podał, że było ślisko, padał deszcz.

Sąd dał wiarę zeznaniom wymienionych świadków jako logicznym rzeczowym, bezstronnym. Brali oni ponadto bezpośredni udział w przedmiotowym zderzeniu, dlatego też mieli możliwość obserwowania całego zdarzenia, jak i manewrów podejmowanych przez obwinionego, co pozwoliło im na ocenę zdarzenia.

Funkcjonariusze Policji w osobach M. P. i A. P. zeznali, iż na miejscu zdarzenia zastali trzy pojazdy tj. V. (...) o nr rej. (...), A. (...) o nr rej. (...), V. o nr rej. (...). Wskazali oni, że kierowcy V. oraz A. (...) zostali przetransportowani do szpitala w O.. Podkreślili także, że na miejscu nie było śladów na łuku drogi, które wskazywałyby na to, że obwiniony wykonał gwałtowny manewr, zjeżdżając do rowu, czy też na pobocze. Oświadczyli także, że cofnęli się dużo wcześniej przed miejsce zdarzenia i nie znaleźli tam żadnych śladów wskazujących, aby obwiniony chciał uniknąć zderzenia z pojazdem, który miał rzekomo wjechać na jego pas ruchu. Ponadto wskazali, że odcinek tej drogi znają bardzo dobrze. Poruszają się nią bowiem codziennie do pracy.

Stwierdzili, że gdyby było tak jak twierdził obwiniony, na nieutwardzonym poboczu musiałyby pozostać ślady. Jednakże śladów świadczących o tym, że obwiniony robił gwałtowny manewr w celu uniknięcia rzekomego zderzenia

z nieustalonym pojazdem, tak na poboczu, jak i na jezdni nie było. Oświadczyli również, że prędkość pojazdu, z którą poruszał się obwiniony musiała być duża, skoro mimo zderzenia najpierw z pojazdem m-ki V., pojazd m-ki A. (...) posiadał tak obszerne uszkodzenia.

Sąd uznał, że zeznania w/w świadków za logiczne, spójne, wzajemnie się uzupełniające i korespondujące ze sobą oraz innymi dowodami zgromadzonymi w sprawie w tym, z opinią biegłego.

Z uwagi na rozbieżności odnośnie okoliczności związanych z prędkością, techniką oraz taktyką jazdy obwinionego i uczestników zdarzenia dopuszczono dowód z opinii biegłego W. R.. Z treści przedmiotowej opinii wynika, iż bezpośrednią przyczyną przedmiotowej kolizji było przekroczenie osi jezdni (wyznaczonej linią podwójną ciągłą) i zjechanie samochodu V. (...), kierowanego przez obwinionego T. O. na przeciwległy pas ruchu, po którym jechały samochody V. i A. (...). Biegły po analizie materiału i ze zgodnych w tym zakresie relacji świadków zaznaczył, iż przed przekroczeniem osi jezdni i zjechaniem na pas ruchu właściwy dla jadących w kierunku O., samochód obwinionego V. (...), na łuku drogi w prawo poruszał się ruchem niestabilnym. Biegły wskazywał na dwie możliwe przyczyny zdarzenia. Pierwsza wynikała z niedostosowanej do warunków istniejących podczas zdarzenia nadmiernej prędkości, zaś drugą przyczyną, wskazaną przez obwinionego, mogła być utrata stabilności jazdy prowadzonego przez niego pojazdu w celu uniknięcia kolizji z nieokreślonym pojazdem.

Należy zaznaczyć, że pojazd obwinionego został przemieszczony po zdarzeniu, co uniemożliwiło precyzyjne określenie miejsca jego zatrzymania i tym samym jego prędkości. Jednakże przy przyjęciu najkorzystniejszych dla obwinionego obliczeń tj. prędkości najmniejszej z możliwych, biegły w drodze analizy oszacował, że w chwili utraty stabilności ruchu pojazd V. (...) jechał z prędkością nie mniejszą niż około 86 km/h. Prędkość ta była zbliżona lub większa od prędkości granicznej ze względu na poślizg poprzeczny na łuku drogi poprzedzającym miejsca zderzenia pojazdów. Mimo, że była to prędkość administracyjnie dozwolona, biegły zaznaczył, że obwiniony jadąc z taką prędkością pozbawił się możliwości bezpiecznego pokonania łuku drogi, dlatego też doszło do utraty przyczepności kół samochodu do mokrej nawierzchni jezdni na łuku drogi i ich poślizgu, co w konsekwencji skutkowało utratą stabilności ruchu prowadzonego pojazdu.

Biegły także podał, iż materiał dowodowy nie zawierał dowodów, na podstawie których możliwe byłoby kategoryczne kwestionowanie prędkości jazdy samochodów V. oraz A. (...). Biegły stwierdził, że pojazd A. (...) bezpośrednio przed zdarzeniem jechał najprawdopodobniej z prędkością nie mniejszą niż około 46 km/h, zaś pojazd V. na poziomie ok. 50 – 80 km/h, zarówno w chwili zderzenia, jak i w fazie dojazdu do miejsca jego zaistnienia. Były to wartości mniejsze od prędkości dozwolonej administracyjnie w tym miejscu.

Z materiału dowodowego wynika również, że w trakcie zdarzenia nawierzchnia jezdni była mokra. Wskazuje, to że także mokra była nawierzchnia poboczy. Tak więc gdyby pojazdy przed zderzeniem poruszały się po trawiasto – gruntowym i mokrym poboczu, to pozostałyby tam ślady kół. Z dokumentacji pokolizyjnej oraz z relacji funkcjonariuszy obsługujących zdarzenie wynika, iż ślady takie na poboczach przed stojącym w pozycji pokolizyjnej samochodem A. (...) nie zostały ujawnione. Biegły podkreślił, że prowadzi to do wniosku, że na odcinku przed tym samochodem pojazdy nie zjeżdżały na gruntowe pobocze – i jechały po jezdni lub na odcinku prawego pobocza pokrytego nawierzchnią z kamienia.

Ponadto biegły uznał, że nie ma podstaw, aby twierdzić, że zachowanie kierującego samochodem V. (...) mogło być nieprawidłowe. Dlatego też pojazd (...) nie mógł być pojazdem powodującym, według obwinionego wykonane przez niego manewry obronne, które to spowodowały utratę kontroli nad pojazdem i w konsekwencji doprowadziły do zaistniałej sytuacji. Brak jest także podstaw, aby kierujący samochodami V. oraz A. (...) mieli możliwość podjęcia bezpiecznych i skutecznych działań obronnych w celu uniknięcia zderzenia w wyniku przekroczenia osi jezdni przez samochód V. (...).

Sąd podzielił ustalenia i wnioski wskazane w powyższej opinii. Uznał ją za rzeczową, logiczną i spójną. Biegły odpowiedział na zadane pytania, a swoje stanowisko uzasadnił w przekonujący sposób. Dlatego też Sąd oddalił wniosek dowodowy obrońcy obwinionego o uzupełnienie opinii biegłego, gdyż według jego oceny zmierza ona w

oczywisty sposób do przedłużenia postępowania. Trzeba podkreślić, że wnioski końcowe, ustalenia oraz obliczenia biegłego W. R. zostały przez niego zaniżone w zakresie dotyczącym prędkości kierowanego przezeń pojazdu. Uwzględnił on bowiem założenia najbardziej korzystne dla obwinionego.

Reasumując obwiniony wskazywał, że przyczyną utraty stabilności jazdy prowadzonego przez niego pojazdu były podjęte przez niego działania obronne, mające na celu uniknięcie zderzenia z nieokreślonym pojazdem, który wjechał na pas ruchu właściwy dla kierunku jazdy samochodu obwinionego. Biegły nie potwierdził ani nie wykluczył takiej sytuacji, jednakże w cenie Sądu, na podstawie materiałów dowodowych w sprawie, przede wszystkim zeznań świadków nie można potwierdzić wersji obwinionego. Zgodnie z nimi, gdyby zachowanie obwinionego faktycznie wynikało z przedstawionego przez niego przebiegu zdarzenia, wtedy na mokrej gruntowej nawierzchni pobocza, na którą to rzekomo wjechał w celu uniknięcia zdarzenia z nieokreślonym pojazdem, pozostałyby ślady kół. Z dokumentacji pokolizyjnej wynika jednak, że bezpośrednio po zdarzeniu, na jezdni oraz poboczach takich śladów kół pojazdów nie ujawniono.

Ponadto obwiniony twierdził, że poruszał się z prędkością odpowiednią do warunków jazdy. Nie ulega wątpliwości, że faktycznie taką ona nie była. W drodze oszacowania biegły ustalił, iż obwiniony w chwili utraty stabilności ruchu poruszał się z prędkością graniczną ok. 86 km/h. Była to, co prawda prędkość dozwolona administracyjnie (90 km/h) jednakże nie dostosowana do warunków drogowych. Nawierzchnia była mokra, padał deszcz wskutek czego przy wskazanej prędkości koła obwinionego utraciły swoją przyczepność, powodując poślizg pojazdu. Ponadto biegły nie wykluczył jednocześnie możliwości, aby obwiniony nie popełnił podczas pokonywania łuku drogi w prawo innych błędów w taktyce lub technice jazdy w tym gwałtowna zmiana położenia kierownicy czy chwilowy nacisk na pedał gazu, które mogłyby również skutkować zmianą warunków ruchu i utratą przyczepności kół do mokrej jezdni.

Podsumowując, należy wskazać, że wersja zdarzenia wskazująca, iż obwiniony doprowadził do zaistniałej sytuacji w wyniku niedostosowania prędkości do warunków ruchu jest najbardziej uprawdopodobniona przez źródła dowodowe tj. zeznania świadków zdarzenia R. S., D. O. oraz K. W.. Wskazywali oni, że żaden inny uczestnik ruchu nie przekraczał osi jezdni i nie wjeżdżał na pas ruchu właściwy dla kierunku jazdy pojazdu obwinionego, co mogło skutkować koniecznością zjechania samochodu obwinionego na prawe pobocze. Podkreślenia wymaga także fakt, że obwiniony uzyskał uprawnienia do kierowania pojazdami w 2014 roku. Jest zatem kierowcą z bardzo małym stażem i mimo, że znał on dobrze drogę, jak i pojazd, którym doprowadził do kolizji, Sąd uznał, że nie posiadał on odpowiedniego doświadczenia, które pozwoliłoby mu na uniknięcie przedmiotowego zdarzenia.

Wobec powyższych ustaleń, w ocenie Sądu wina obwinionego nie budzi wątpliwości a polega na tym, że w dniu 23 października 2015 r., ok. godz. 15:10 na drodze krajowej (...), (...), gm. (...) kierując samochodem m-ki V. (...) o nr rej. (...) spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że nie zachował należytej ostrożności, nie dostosował prędkości do warunków ruchu, wskutek czego stracił panowanie nad pojazdem, zjechał na przeciwny pas ruchu gdzie zderzył się czołowo z pojazdami V. o nr rej. (...) i A. (...) o nr rej. (...) jadącymi prawidłowo z przeciwnego kierunku. Swym zachowaniem wyczerpała znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Przedmiotem ochrony określonym w dyspozycji art., 86 kw jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym zagrożone przez niezachowanie należytej ostrożności. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym – art. 3, każdy uczestnik ruchu jest obowiązany zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, czyli unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić lub w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Jednocześnie każdy uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Jak wskazano w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 16 lipca 1976 r. VI KRN 135/76 każdy kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do

zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogą to bezpieczeństwo zmniejszyć.

Ponadto przepis art., 19 ust. 1 Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym określa tzw. prędkość bezpieczną. Ustawa nakazuje kierującemu pojazdem "jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, w szczególności zaś takich okoliczności, jak rzeźba terenu, stan i widoczność drogi, stan i ładunek pojazdu oraz warunki atmosferyczne i natężenie ruchu" (ust. 1). Treść tego przepisu wskazuje, że prędkością bezpieczną jest taka, która zapewnia pełne panowanie nad pojazdem w konkretnych warunkach drogowych. Panowanie nad pojazdem oznacza stan, w którym kierujący może, w istniejących warunkach, swobodnie reagować na zmieniającą się sytuację na drodze. Chodzi o to, aby kierujący miał dość czasu na skuteczne wykonanie wszystkich czynności psychicznych i fizycznych wymaganych w danej sytuacji, aby nie zakłócać normalnego ruchu. Jeśli chodzi o okoliczności wymienione w tym przepisie, trzeba mieć na względzie, że ma to być: rzeźba terenu (spadki, wzniesienia, łuki), stan drogi (klasa drogi, wyboje w jezdni, garby, brak pobocza, wąska jezdnia, zaleganie śniegu lub błota), stan techniczny i ładunek pojazdu (pojazd nowy lub wyeksploatowany, ładunek wysoki, szeroki, długi, przestrzenny), warunki atmosferyczne (deszcz, mgła, śnieg, wiatr, gołoledź), natężenie ruchu (zachowanie odstępu, dopuszczalne prędkości, liczba pojazdów znajdujących się w ruchu) i widoczność drogi (pora doby, obszar zabudowany, zadrzewienie).

Z okoliczności niniejszej sprawy wynika, iż obwiniony T. O. nie zastosował się do powyższych obowiązków. Wykonując manewr wymijania nie zachował bezpiecznego odstępu od pojazdów pokrzywdzonych. Ponadto nie jechał przy prawej krawędzi jezdni i poruszał się z prędkością niedostosowaną do panujących w tym czasie warunków atmosferycznych. Kierował pojazdem mocno wyeksploatowanym technicznie, wyprodukowanym w roku 1991, a więc w momencie zdarzenia 24-letnim.

Ponadto szerokość jezdni tj. 6,1 m oraz stan nawierzchni w miejscu zdarzenia, przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powinna umożliwić pojazdom przejazd bezkolizyjny.

Na podstawie zgromadzonych dowodów nie ulega wątpliwości, że obwiniony wykonując omawiany manewr poruszał się z prędkością niedostosowaną do warunków panujących na drodze, tj. nie zastosował się do obowiązku wynikającego z art. 19 ust. 1 prawa o ruchu drogowym.

Obwiniony widząc nadjeżdżające z naprzeciwka pojazdy pokrzywdzonych nie dał rady poprawnie zareagować w zaistniałej sytuacji. W wyniku braku kontroli na pojeździe m-ki V. (...) nie zjechał do prawej krawędzi jezdni, czym doprowadził do zderzenia z pojazdami marki V. oraz A. (...).

W świetle wskazanych wyżej okoliczności i faktu naruszenia przez obwinionego jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i spowodowanie poważnego zagrożenia w ruchu drogowym Sąd orzekł wobec obwinionego karę grzywny w wysokości 500 złotych. Orzeczonej wobec obwinionego kara, w ocenie Sądu, jest współmierna do stopnia zawinienia obwinionego i społecznej szkodliwości zarzucanego czynu i nie może być postrzegana jako rażąco surowa. Obwiniony stworzył poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników zderzenia tj. R. S. oraz D. O.. Pojazdy zostały uszkodzone w bardzo poważnym zakresie i tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności nie ucierpieli poważnie jadący nimi kierowcy. Do kolizji doszło na odcinku drogi, gdzie ok. godz. 15:00 panował ponadto wzmożony ruch.

Na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw i art. 118 § 2 kpw Sąd obciążył obwinionego jedynie kosztami wydania opinii przez biegłego, uznając, że jego sytuacja majątkowa pozwala mu na poniesienie jedynie takiego ciężaru.