

Sygn. akt IX W 3150/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 grudnia 2016 r.

Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział IX Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Wojciech Kottik

Protokolant: Kalina Pawełko

w obecności oskarżyciela publ. M. R.

po rozpoznaniu w dniach 16 listopada i 14 grudnia 2016 r. sprawy

R. K.

syna M. i M. z domu Ł.

ur. (...) w S.

obwinionego o to, że:

w dniu 21 sierpnia 2016 r., o godz. 16⁴⁵ w O. na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...) kierując autobusem m-ki S. o nr rej. (...) nie zachował bezpiecznego odstępu podczas omijania kierującego samochodem m-ki L. o nr rej. (...) w wyniku czego doprowadził do zderzenia, uszkodzenia pojazdów oraz zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym

- tj. za wykroczenie z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 23 ust. 1 pkt. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym,

ORZEKA:

I. obwinionego **R. K.** uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 23 ust. 1 pkt. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym i za to na podstawie art. **86 § 1 kw** skazuje go na **karę 300,- (trzysta) złotych grzywny;**

II. na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw obciąża obwinionego jedynie częściowo kosztami postępowania tj. wyłącznie kosztami wydania opinii przez biegłego w kwocie 590,90 (pięćset dziewięćdziesiąt 90/100) złotych.

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny :

Obwiniony R. K. jest emerytem. Pracuje także na zlecenie jako kierowca (...). Otrzymuje wynagrodzenie w wysokości ok.(...) złotych. Jest żonaty, nie ma nikogo na utrzymaniu. Według oświadczenia w przeszłości nie karany za wykroczenia i przestępstwa w ruchu drogowym.

(dane osobopoznawcze k. 33,(...) – wyniki sprawdzenia k. 29)

W dniu 21 sierpnia 2016 r. R. K. kierował autobusem marki S. o nr rej. (...). Obwiniony jechał ulicą (...) od strony Osiedla (...) w kierunku centrum miasta z zamiarem skrętu w lewo na prawą jezdnię ul. (...). W tym samym czasie i w tym samym kierunku, po jego lewej stronie, sąsiednim pasem ruchu jechał R. O. kierując samochodem marki L. o nr

rej. (...). W samochodzie znajdowała się A. K. - siedząca na przednim siedzeniu pasażera obok kierowcy. W tym czasie w związku z nawałnicą jaka przeszła chwilę wcześniej nad O. na początku ulicy (...), tuż za skrzyżowaniem z ul. (...) zebrała się bardzo duża ilość wody tworząc rozlewisko, w którym utknął co najmniej jeden samochód osobowy. Inni kierujący widząc tę sytuację próbowali objeżdżać to rozlewisko m. in. z prawej strony jadąc po ścieżce rowerowej.

Około godziny 16:45 autobus kierowany przez obwinionego wjeżdżał na skrzyżowanie z prawego skrajnego pasa ruchu ul. (...), a samochód L. z lewego skrajnego pasa tej ulicy. Będąc na obszarze przecięcia się przedłużenia jezdni ul. (...) i prawej jezdni ul. (...) pojazd marki L. zatrzymał się bardzo blisko obok poprzedzającego go nieznacznie pojazdu kontynuującego jazdę. W tym momencie doszło do kontaktu obu pojazdów. Kierowca L. reagując na zaistniałą sytuację zaczął odbijać kierownicę w lewą stronę. Manewr ten jednak nie przyniósł oczekiwanego rezultatu a samochód został zablokowany i przesunięto nieznacznie do przodu i w bok. Autobus zatrzymał, po czym po chwili ponownie ruszył ocierając się swoim lewym bokiem nadwozia – na odcinku za przednim lewym kołem o prawe naroże samochodu L.. Po chwili zatrzymał się i kierowcy wysiedli z pojazdów. Każdy z nich zarzucał nieprawidłową jazdę drugiemu.

Zdarzenie zostało zarejestrowane przez kamery monitoringu miejskiego, a następnie zgłoszone Policji. Na miejsce przybył patrol w składzie (...) oraz K. B.. Funkcjonariusze przeprowadzili oględziny pojazdów.

W autobusie (...) o nr rej. (...) stwierdzili: otarcia i zarysowania powłoki lakierniczej na elementach poszycia lewego boku nadwozia, które usytuowane były na wysokości około 31 cm nad jezdnią i obejmowały obszar o długości około 194 cm i szerokości około 22 cm. Obszar uszkodzeń usytuowany był na odcinku pomiędzy osiami pojazdu.

W pojeździe marki L. o nr rej. (...) ujawnili otarcia i zarysowania powłoki lakierniczej na prawej stronie przedniego zderzaka - ślady te zlokalizowane były na wysokości od około 31 cm, do około 62 nad jezdnią i długości ok. 37 cm. Ponadto podobne ślady znajdowały się na przednim prawym błotniku, usytuowane były na wysokości ok. 65 cm nad podłożem i obejmowały obszar o długości ok. 17 cm. Nadto ogumienie przednie prawego koła nosiło ślady rozdzielania, o długości 1 cm, a obręcz tego koła nosiła ślad zarysowania o długości około 2 cm.

Warunki drogowe w dniu zdarzenia były złe, występowały opady deszczu, widoczność i przejrzystość powietrza dobra, światło dzienne, nawierzchnia asfaltowa mokra, duże natężenie ruchu.

Zdarzenie miało miejsce na obszarze zabudowanym, gdzie w czasie jego zaistnienia obowiązywało administracyjne ograniczenie prędkości do 50 km/h. Zdarzenie miało miejsce w rejonie skrzyżowania ulic (...) w O.; na prawej jezdni ul. (...) na odcinku dojazdu od strony osiedla (...) do obszaru przecięcia jezdni krzyżujących się ulic gdzie wyznaczone były cztery pasy ruchu: skrajny prawy dla skręcających na skrzyżowaniu w prawo, prawy wewnętrzny dla jadących przez skrzyżowanie prosto oraz pas lewy skrajny i lewy wewnętrzny (miały po około 3,2 m szerokości każdy) dla skręcających na ul. (...) w kierunku centrum miasta; na prawej jezdni ul. (...) – patrząc w kierunku centrum miasta wyznaczone były dwa pasy ruchu przeznaczone do jazdy w kierunku centrum miasta; prawa jezdnia tej ulicy miała około 7 m szerokości; według dokumentacji pokolizyjnej nawierzchnia jezdni w czasie zdarzenia była mokra.

W miejscu zdarzenia pasy ruchu prawej jezdni ul. (...) na wjeździe na skrzyżowanie od strony osiedla (...) były rozdzielone liniami ciągłymi; na pasach ruchu znajdowało się oznakowanie poziome z oznaczeniem kierunków ruchu dla poszczególnych pasów.

(dowody: notatka urzędowa k. 3, protokół oględzin pojazdu k. 4, k. 5, protokół odtworzenia utrwalonych zapisów k. 6, dokumentacja zdjęciowa k. 13-15, płyta (...) k. 16, płyta (...) k. 19, (...) – wyniki sprawdzenia k. 29, dokumentacja fotograficzna k. 40, wyjaśnienia obwinionego k. 41, zeznania A. K. k. 41v, zeznania A. B. k. 41v, zeznania K. B. k. 41v-42, zeznania R. O. k. 42, k. 59, zdjęcia z miejsca wypadku wykonane przez R. O. k. 44, opinia biegłego W. R. (1) k. 45-51, zeznania W. R. (2) k. 59-59v)

Wobec powyższego obwiniony R. K. został obwiniony o wykroczenia z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 23 ust. 1 pkt. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Obwiniony nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu.

Kategorycznie zaprzeczył, aby wykonywał jakikolwiek manewr mogący spowodować kolizję. Gdy zauważył L. zatrzymał swój pojazd. Podkreślił, że dowód na to stanowią zdjęcia i nagranie z kamery w autobusie. Jego zdaniem nie jest on odpowiedzialny za przedmiotową kolizję.

(wyjaśnienia obwinionego k. 41)

Sąd zważył, co następuje:

W ocenie Sądu wyjaśnienia obwinionego zasługują na wiarę jedynie w części dotyczącej miejsca, czasu zdarzenia i kierunku poruszania się pojazdów. W tym zakresie znajdują one potwierdzenie w dość obszernie zgromadzonym materiale dowodowym w sprawie. 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 i jednocześnie przerzucenie odpowiedzialności za zdarzenie na drugiego kierującego. Nie sposób podzielić twierdzeń obwinionego, co do tego, że nie wykonywał żadnych manewrów mogących zakłócić rytm jazdy obu pojazdów, jak również że kierowany przez niego pojazd nie poruszał się w momencie kontaktowania się z pojazdem m-ki L.. Wersja ta nie znajduje potwierdzenia przede wszystkim w ujawnionych przez funkcjonariuszy uszkodzeniach obu pojazdów, opinii biegłego oraz zarejestrowanym przez kamery systemu (...) obrazu.

Świadkowie tj. R. O. oraz A. K., poruszający się pojazdem m-ki L. zgodnie zeznali, że jechali ul. (...) od strony Osiedla (...). Zamierzali oni skręcić w lewo w ul. (...) i kontynuować jazdę w kierunku centrum miasta. Podali, że warunki pogodowe tego dnia były słabe. Padał deszcz i na skrzyżowaniu wytworzyła się kałuża utrudniająca przejazd. Pojazdy jadące przed nimi zatrzymywały się i zawracały na przejściu, aby ją ominąć. Spowodował to i ich zatrzymanie. W tym momencie doszło do kontaktu obu pojazdów. Autobus kierowany przez obwinionego znajdował się z ich prawej strony na pasie zewnętrznym. Podkreślili, że w chwili zderzenia stali.

R. O., kierowca pojazdu L. dodał, że gdy zorientował się, że autobus porusza się, zaczął używać sygnału dźwiękowych, jak również odbijać w lewo od autobusu napierającego na niego z prawej strony. Jego pojazd jednak nie mógł się poruszać, był zablokowany. Po pewnym czasie autobus zatrzymał się, po czym po ok. 10 s ponownie ruszył ocierając się o jego pojazd. Pierwszy kontakt pomiędzy pojazdami był gdy miał włączony hamulec.

Sąd dał wiarę zeznaniom wymienionych świadków jako logicznym i rzeczowym. Brali oni ponadto bezpośredni udział w przedmiotowym zdarzeniu, dlatego też mieli możliwość obserwowania całego zdarzenia, jak i manewrów podejmowanych przez obwinionego, co pozwoliło im na ocenę zdarzenia. Ich zeznania korespondują z nagraniem z kamer monitoringu (...), jak i opinią biegłego.

Funkcjonariusze Policji tj. A. B. oraz K. B. zeznali, że na miejscu zdarzenia zastali uczestników kolizji. Zdarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...). Według wersji kierującego L. miało dojść do niego w wyniku niezachowania przez kierującego autobusem bezpiecznej odległości od jego pojazdu podczas wykonywanego manewru omijania. Dla potwierdzenia wersji uczestników poprosili dyżurnego o odtworzenie nagrania z kamer monitoringu, co wówczas okazało się niemożliwe. Z podjętych czynności sporządzili notatkę urzędową.

Sąd uznał zeznania ww. funkcjonariuszy za wiarygodne. Zeznali oni jedynie na okoliczności związane z ich służbą. Są to także osoby obce dla uczestników zdarzenia, w żaden sposób niezainteresowane osobiście rozstrzygnięciem niniejszej sprawy. Ich relacje dotyczą bowiem czynności podjętych w związku ze zgłoszeniem zdarzenia.

Jednym z najważniejszych dowodów w sprawie są także zapisy obrazu z kamer monitoringu (...) zainstalowanych na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...). Widać na nich o godz. 16:47 na skrzyżowaniu oczekujące na możliwość kontynuacji jazdy pojazdy. Na ul. (...) na prawym pasie ruchu, z dwóch przeznaczonych do skrętu w lewo w ul. (...) znajduje się autobus, a na lewym samochód m-ki L.. Na skrzyżowaniu są również inne pojazdy. Gdy po zmianie sygnału na sygnalizatorze pojazdy rozpoczynają manewr skrętu w lewo w ul. (...) pojazd m-ki L. w pewnym momencie zatrzymuje się za poprzedzającym go pojazdem. W tym momencie autobus swoją lewą stroną, bokiem, kontaktuje się prawą

przednią częścią pojazdu m-ki L. przepychając go. Z pojazdów po chwili wysiadają kierujący. Rozmawiają ze sobą, po czym zjeżdżają z miejsca zdarzenia.

Sąd uznał powyższe nagranie za wiarygodne, gdyż brak jest jakichkolwiek przesłanek do uznania go za nieautentyczne, czy też zmanipulowane.

Z uwagi na rozbieżności odnośnie okoliczności związanych z prędkością, techniką oraz taktyką jazdy uczestników zdarzenia dopuszczono dowód z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych W. R. (2). Z treści opinii wynika, iż bezpośrednią przyczyną przedmiotowej kolizji było nieprawidłowe zachowanie kierującego autobusem. Kontynuując jazdę doprowadził on bowiem do zderzenia z zatrzymanym samochodem L.. Zadaniem biegłego obwiniony nie dokonał odpowiedniej obserwacji sytuacji podczas wykonywanego manewru zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu – po lewej stronie prowadzonego autobusu, co skutkowało niezachowaniem bezpiecznej odległości od jadącego obok samochodu L.. Podkreślił jednak, że również na kierującym samochodem L. spoczywał obowiązek obserwowania drogi. Po przeanalizowaniu zapisu monitoringu uznał on, iż i ten kierujący zachował się w danej sytuacji mało racjonalnie prowadząc swój pojazd w tak bliskiej odległości od autobusu, mając jednocześnie możliwość od niego odjazdu, co spowodowało przyczynieniem się do zaistnienia przedmiotowego zdarzenia.

Należy zaznaczyć, że materiał dowodowy nie dał możliwości precyzyjnego określenia prędkości pojazdów. Jednakże przy przyjęciu prędkości średnich prędkość pojazdu L. w chwili pierwszego kontaktu pojazdów i bezpośrednio przed nim, wynosiła 0 km/h, zaś autobusu około 5 km/h. Prędkość autobusu w chwili dojazdów była nadto zmienna i mogła być okresowo nieco większa lub mniejsza od obliczonej. Nadto były to prędkości administracyjnie dozwolone. Biegły zaznaczył jednak, że podane prędkości pojazdów nie miały wpływu na zdarzenie.

W jego opinii ogólna obserwacja drogi dokonana przez obwinionego, jak i kierującego L. mogłaby jedynie spowodować, że pojazdy uniknęłyby kolizji.

Sąd podzielił ustalenia i wnioski wskazane w powyższej opinii, uznając ją za rzeczową i spójną. Biegły odpowiedział na zadane pytania, a swoje stanowisko uzasadnił w przekonujący sposób. Wykazał w sposób racjonalny jakie przesłanki skłoniły go do wyciągnięcia takich właśnie wniosków w opinii, przytaczając choćby konkretne elementy nagrania z kamer monitoringu, a nawet poszczególne klatki tego nagrania.

Reasumując obwiniony wskazywał, że nie ponosi odpowiedzialności za przedmiotową kolizję, że jego tor ruchu był prawidłowy. Biegły po przeanalizowaniu zarejestrowanego na monitoringu obrazu nie potwierdził tej wersji zdarzenia. Dodał jedynie, że do przyczynienia się przedmiotowej kolizji doprowadził także drugi uczestnik zdarzenia. W ocenie Sądu nie zmienia to jednak sytuacji obwinionego. Sąd na podstawie zebranego w sprawie materiału dowodowego uznał, że obwiniony swoim zachowaniem stworzył zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ponadto obwiniony twierdził, że nie poruszał się w momencie kontaktu z pojazdem L.. W drodze oszacowania i po precyzyjnej analizie nagrania, biegły ustalił, jednak iż obwiniony podczas zdarzenia osiągnął prędkość wynoszącą ok. 5 km/h. Podał także, że z całą pewnością pojazd marki L. w tym momencie stał.

Tak więc, należy wskazać że obwiniony doprowadził do zaistnienia przedmiotowej sytuacji w wyniku nieprawidłowej obserwacji sytuacji na drodze podczas wykonywanego manewru zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu, co skutkowało niezachowaniem bezpiecznej odległości od jadącego obok samochodu L.. W konsekwencji wypełnił on kryterium niezachowania szczególnej ostrożności podczas wykonywanego manewru.

Wobec powyższych ustaleń, w ocenie Sądu wina obwinionego nie budzi wątpliwości a polega na tym, że w dniu 21 sierpnia 2016 r. o godz. 16:45 w O. na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...) kierując autobusem m-ki S. o nr rej. (...) nie zachował bezpiecznego odstępów podczas omijania kierującego samochodem m-ki L. o nr rej. (...) w wyniku czego doprowadził do zderzenia, uszkodzenia pojazdów oraz zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Swoim zachowaniem wyczerpał znamiona z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

W świetle przepisu art. 86 § 1 kw „kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny”.

Przedmiotem ochrony dyspozycji art. 86 § 1 kw jest więc bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ruch drogowy chroniony jest przed zamachami skierowanymi na jego bezpieczeństwo. Zachowanie sprawcy naruszające wskazany przepis będzie polegało na niezachowaniu należytej ostrożności, czego następstwem jest spowodowanie zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu drogowego. Zgodnie z przepisami ustawy - Prawo o ruchu drogowym (art. 3) wszyscy uczestnicy ruchu, czyli pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze, jak też inne osoby znajdujące się na drodze są obowiązani 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 albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany: przy omijaniu zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody, a w razie potrzeby zmniejszyć prędkość; omijanie pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia w lewo może odbywać się tylko z jego prawej strony.

Obowiązki związane z omijaniem ciąży na kierującym pojazdem, który przejeżdża obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody.

Zdaniem Sądu obwiniony uchylił w/w regułom. Dokonał manewru omijania bez zachowania szczególnej ostrożności i bezpiecznego bocznego odstępu od pojazdu omijanego.

Przy wymiarze kary Sąd miał na względzie wysoki stopień szkodliwości społecznej czynu obwinionego, zagrożenie dla innych użytkowników drogi, ignorowanie przez obwinionego elementarnych zasad obowiązujących w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Obwiniony nie zachował odpowiedniej ostrożności przy wykonywanym manewrze, w sposób nieprawidłowy dokonał obserwacji drogi, czym wypełnił kryterium niezachowania szczególnej ostrożności .

Sąd jako okoliczności łagodzące uznał natomiast dotychczasową niekaralność obwinionego i przyczynienie się drugiego kierującego.

W tych warunkach Sąd orzekł wobec obwinionego karę grzywny w wysokości 300 złotych. Orzeczona kara w ocenie Sądu jest współmierna do stopnia zawinienia obwinionego i społecznej szkodliwości czynu i nie może być postrzegana jako rażąco surowa. Ponadto kara ta zmotywuje obwinionego do ostrożniejszej i rozważniejszej jazdy, a przede wszystkim do respektowania obowiązujących przepisów z zakresu ruchu drogowego.

Na podstawie art. 624 § 1 kpk w zw. z art. 119 kpw Sąd obciążył obwinionego jedynie częściowo kosztami postępowania, tj. kosztami wydania opinii przez biegłego w kwocie 590,90 złotych uznając to rozstrzygnięcie za współmierne do jego możliwości zarobkowych.