

sygn. akt II W 23/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 lipca 2017 roku

Sąd Rejonowy w Ostrołęce w II Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący SSR Anna Andrzejewska

Protokolant starszy sekretarz sądowy Agnieszka Biedka

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 27.03.2017 roku, 26.06.2017 roku, 31.07.2017 roku

sprawy **W. G. (G.)**

urodzonego (...) w msc. T. (...)

syna A. i J., nazwisko rodowe matki: A.

obwinionego o to, że:

I. W dniu 21 lipca 2016 roku około godz. 10:54 w miejscowości P., gm. L. na wysokości posesji numer (...), kierując na drodze publicznej samochodem osobowym marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) nie zachował szczególnej ostrożności w ten sposób, że nie upewnił się, że jest wyprzedzany przez kierującego samochodem osobowym marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) i wykonał manewr skrętu w lewą stronę doprowadzając do zderzenia z nim w wyniku czego samochód osobowy marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) zjechał z jezdni w lewą stronę uderzając w znajdującym się tam przystanek autobusowy, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

jest to wykroczenie z art. 86 § 1 kw

II. W czasie i miejscu jak w punkcie I będąc właścicielem samochodu osobowego marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...) wbrew obowiązkowi nie przedstawił go do badania technicznego

jest to wykroczenie z art. 97 kw w zw. z art. 81 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym.

O R Z E K A :

I. Obwinionego **W. G.** uznaje za winnego popełnienia zarzucanych mu czynów wypełniających dyspozycję art. 86 § 1 kw oraz art. 97 kw w zw. z art. 81 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym i za to skazuje go, zaś na mocy art. 86 § 1 kw w zw. z art. 9 § 2 kw wymierza mu łącznie karę grzywny w wysokości 600 (sześćset) złotych.

II. Zasądza od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 100,00 złotych (sto złotych 00/100) tytułem zryczałtowanych wydatków postępowania, kwotę 60,00 złotych (sześćdziesiąt złotych 00/100) tytułem opłaty i kwotę 954,68 (dziewięćset pięćdziesiąt cztery złote 68/100) tytułem zwrotu kosztów wynagrodzenia biegłego.

Sygn. akt II W 23/17

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego ujawnionego w toku przewodu sądowego Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W. G. był właścicielem samochodu osobowego marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...). W dniu 21 lipca 2016 roku przed godziną 11.00 jechał swoim samochodem drogą publiczną w miejscowości P. gmina L. w kierunku miejscowości G. do miejsca swego zamieszkania w (...). Pojazd ten nie posiadał aktualnego badania technicznego, którego ważność upłynęła 20 lipca 2016 roku. Na wysokości wjazdu do posesji nr (...), zamierzając tam wjechać, rozpoczął manewr skrętu w lewo, nie upewniając się jednak, że może wykonać bezpiecznie ten manewr. Tymczasem jadący za nim samochód marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) był już w trakcie wykonywania manewru wyprzedzania z lewej jego strony (przekroczył oś jezdni wykonując manewr wyprzedzania). A. G. zjeżdżając na lewy – przeciwny pas ruchu celem wykonania skrętu w lewo, wjechał na tor jazdy wyprzedzającego go pojazdu, zajeżdżając mu w ten sposób drogę, w wyniku czego oba pojazdy zderzyły się. Na skutek tego zderzenia samochód marki A. (...) zjechał na lewą stronę i hamując przemieścił się około 26 m. lewym trawiastym poboczem uderzając w znajdujący się tam przystanek autobusowy, a samochód marki F. (...) znalazł się na prawym pasie ruchu.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie następujących dowodów: częściowe wyjaśnienia obwinionego W. G. (k. 24, 47, 80v-81v), częściowe zeznania świadka E. K. (k. 4, 82-82v), zeznania świadków: P. P. (k. 5v-6, 81v-82), Ł. R. (k. 28, 82v-83), notatka urzędowa (k. 1-2), protokoły oględzin (k. 10-13v), szkic (k. 14), dokumentacja zdjęciowa z płytą CD (k. 15-22), opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego (k. 96-104, 128-130).

Obwiniony W. G. w toku postępowania przygotowawczego nie przyznał się do popełnienia zarzucanych mu czynów. Początkowo wyjaśnił, że podczas manewru, wcześniej mając skręcić w lewo, 150 m. wcześniej, wyrzucił kierunek. Widząc samochód w lusterku z tyłu, że nie wykonuje on manewru wyprzedzania go postanowił – patrząc się w lusterko, skręcić w lewo i w ostatniej chwili na skręcie w lewo na jego posesję został uderzony w przód pojazdu, w wyniku czego samochód został popchany na środek jezdni. Dodał, że jechał z synową i dwójką dzieci, natomiast podczas zdarzenia nikomu się nic nie stało. Następnie oświadczył, że wyjaśnienia będzie składał przed sądem. W toku postępowania sądowego przyznał się do popełnienia czynu zarzucanego mu w punkcie II wniosku o ukaranie i w tym zakresie wyjaśnił, że pamiętał o konieczności wykonania przeglądu, ale przegapił ten dzień. Przegląd miał do 20-ego, a 21-ego miał wypadek. Podtrzymując swoje wyjaśnienia złożone w postępowaniu przygotowawczym nie przyznał się natomiast do czynu zarzucanego mu w punkcie I wniosku o ukaranie. Wyjaśnił, że 21 lipca 2016 roku jadąc w miejscowości P. samochodem F. (...) z O. drogą publiczną prawym pasem, wiózł z sobą synową i dwójkę dzieci. Dodał, że mieszka po lewej stronie. Jadąc prawym pasem zaczął przygotowywać się do skrętu włączając lewy kierunkowskaz 150 m przed skrętem w lewo. Jechał z włączonym kierunkowskazem widząc z tyłu samochód i obserwując w lewym lusterku zewnętrznym czy ma za sobą samochód. Samochód był na prawym pasie, jechał za nim w odległości 100 m. Jadąc, obserwował ten samochód w lusterku lewym zewnętrznym i wewnętrznym. Widział, że jest on na prawym pasie i nie sygnalizuje o zmianie pasa lewym kierunkowskazem. Upewnił się w lusterkach z włączonym kierunkowskazem, że ma wolny lewy pas i zaczął skręcać. Gdy się znalazł na lewym pasie, to znaczy pół jego samochodu było na lewym pasie, na skręcie, za jakiś czas z tyłu został uderzony przez jadący z tyłu samochód w lewą stronę swego samochodu. Samochód był popchnięty do przodu i siłą uderzenia zepchnięty na prawy pas. Kierowca A. jadący z dużą szybkością hamował, a siła hamowania go pchała do przodu, uderzył w przystanek (...) i się zatrzymał - żeby nie przystanek, to jeszcze by dalej jechał. Po zatrzymaniu się na prawym pasie wysiedli z synową i dziećmi ze swego samochodu i obawiając się o osobę kierowcy drugiego pojazdu, który nie wysiadał, udali się do samochodu, który uderzył w przystanek. Gdy szli kierowca ten zaczął wysiadać. Pytał tego kierowcy, jak jeździ i czy nie widział, że sygnalizował lewym kierunkowskazem, ale on tylko stał i nic nie mówił. W końcu przedzwonił na policję i policja przyjechała i stwierdziła, że to on spowodował ten wypadek. Utrzymał, że nie był sprawcą wypadku, ponieważ wcześniej sygnalizowałem temu kierowcy kierunkowskazem zamiar skrętu w lewo na swoją posesję. Dodał, że wydarzyło się to bezpośrednio przy jego posesji. Wyjaśnił, że widoczność w tym dniu była dobra. Pogoda była w miarę, to znaczy, że nie padało, mokro też nie było, było słonecznie, nie za gorąco, ale słońce w oczy nie świeciło. Jechał na terenie zabudowanym z prędkością około 50 km/h. Zbliżał się do skrętu, postanowił zredukować bieg na niższy i upewnić się dobrze, czy lewy pas ma wolny z tyłu i z przodu w lusterkach. Zrobił to. Pojazd, który jechał za nim zbliżał się do niego z dość dużą szybkością i nie sygnalizował lewym kierunkowskazem, że zmienia pas ruchu, więc - mimo, że jechał szybko postanowił skręcić w lewo. Jak patrzył w lusterko, to ten kierowca za nim był w odległości około 100 m. Jak już starał się skręcić na pas lewy, to znaczy był w trakcie manewru skrętu w lewo, to ten kierowca za nim był 100 m

od niego, a wcześniej - jak go dostrzegł - przed skrętem w lewo, to on był w odległości około 150 m za mną. Cały czas go wnikliwie obserwował i był pewny, że on nie miał włączonego kierunkowskazu. Przystanek autobusowy znajduje się w odległości około 20 m od miejsca wypadku. Zredukował bieg z V na IV, a potem na III i z III na II na odcinku 50 m, zwolnił do 20 km/h i postanowił wykonać manewr skrętu w lewo.

Sąd zważył, co następuje:

Za wiarygodne uznać należało wyjaśnienia obwinionego w tej części, w której przyznał, że przegapił dzień przeglądu i w dniu 21 lipca 2016 pojazd, którym jechał nie miał ważnego badania technicznego i w konsekwencji przyznał się do popełnienia czynu objętego zarzutem II wniosku o ukaranie. Wyjaśnienia obwinionego w tym zakresie znalazły potwierdzenie w zeznaniach Ł. R., potwierdzonych treścią notatki urzędowej sporządzonej bezpośrednio po stwierdzeniu braku aktualnego badania technicznego w dowodzie rejestracyjnym samochodu marki F. (...), którym kierował obwiniony. Sąd nie miał zatem powodów, by odmówić wiarygodności wyjaśnieniom obwinionego w tym zakresie.

Pozostałe wyjaśnienia obwinionego zasługiwały na wiarę jedynie w takim zakresie, w jakim znajdowały potwierdzenie w pozostałym ujawnionym w sprawie materiale dowodowym. W szczególności za oparte na prawdzie sąd uznał przyznaną przez obwinionego okoliczność, że w dniu 21 lipca 2016 roku w miejscowości P. kierując samochodem osobowym marki F. (...) o numerze rejestracyjnym (...), na wysokości swojej posesji nr (...) wykonał manewr skrętu w lewo podczas którego doszło do zderzenia kierowanego przez niego pojazdu z pojazdem marki A. (...), który w tym samym czasie wykonywał manewr wyprzedzania samochodu kierowanego przez obwinionego.

Wyjaśnienia obwinionego w tym zakresie znalazły potwierdzenie w zeznaniach świadków E. K., P. P. i korespondujących z nimi zeznaniach Ł. R., który będąc funkcjonariuszem policji wezwanym na interwencję w związku z wypadkiem wiedząc na temat samego przebiegu zdarzenia uzyskał bezpośrednio po zdarzeniu od uczestników zdarzenia, a nadto opisał własne obserwacje po przybyciu na miejsce zdarzenia celem przeprowadzenia czynności służbowych. Sąd nie miał powodów, by odmówić wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego we wskazanej wyżej części i korespondującym z nimi zeznaniom wymienionych świadków, tym bardziej że znajdują one potwierdzenie także w dowodach z dokumentów jak protokół oględzin miejsca ze szkicem i dokumentacją zdjęciową, protokoły oględzin obu samochodów i miejsca zdarzenia wsparte notatką urzędową z przebiegu interwencji sporządzonymi bezpośrednio po zdarzeniu.

Pozostałe wyjaśnienia obwinionego, który konsekwentnie nie przyznawał się do popełnienia I zarzucanego mu we wniosku o ukaranie czynu, nie zasługiwały na wiarę.

W realiach niniejszej sprawy kwestią kluczową było ustalenie, czy obwiniony swym zachowaniem spowodował chociażby nieumyślnie zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, czy też jego zachowanie było zgodne z przepisami prawa o ruchu drogowym, a przy pozytywnym ustaleniu, czy naruszenie to miało związek z zaistniałym wypadkiem.

Zarzut postawiony obwinionemu w punkcie I wniosku o ukaranie należało rozpatrywać w kontekście odpowiednich przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Przepisem tym jest art. 22 ust. 1 i ust. 2 i 4 wymienionej ustawy, zgodnie z którym kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. Dodatkowo zgodnie z art. 22 ust. 5 wspomnianej ustawy kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Obwiniony i świadek E. K. utrzymywali, że obwiniony włączył kierunkowskaz sygnalizujący zamiar skrętu w lewo na dużo przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo. Obwiniony podał, że uczynił to na 150 m przed rozpoczęciem tego manewru. Świadek E. K. początkowo nie potrafiła tej odległości wskazać, by ostatecznie stwierdzić, że była to

odległość ponad 100 m przed wykonaniem skrętu w lewo przez obwinionego. Nie kwestionując dającej się tu zauważyć zbieżności twierdzeń, to zeznania E. K. sąd analizował z dużą ostrożnością, gdyż z racji powiązań rodzinnych jest ona żywo zainteresowana wynikiem postępowania w niniejszej sprawie. E. K. siedziała jako pasażer obok kierowcy, a jej uwaga skupiona była na tym co działo się wewnątrz samochodu F. (...), a więc na siedzących na tylnych fotelach dzieciach i czynnościach podejmowanych przez kierowcę w postaci włączenia przez obwinionego kierunkowskazu przed zamierzonym skrętem w lewo do ich posesji. E. K. sama szczerze przyznała, że raczej obserwuje to co dzieje się w samochodzie niż wokół niego. W tych okolicznościach zeznania E. K. w części, w której zeznała o zauważonych przez siebie znakach drogowych za oknem (dokładnie w momencie włączania przez obwinionego kierunkowskazu przed zamierzonym skrętem w lewo), przy równoczesnym niedostrzeżeniu jadącego z nimi innego samochodu, budzi poważne wątpliwości co do tego, czy w istocie zeznania w tej części stanowią szczerą relację ze zdarzeń, których była faktycznym obserwatorem. W zeznaniach E. K. pojawiły się bowiem takie sformułowania jak: „teść akurat jeździ tak, że dostosowuje się do znaków i nigdy nie przekracza prędkości”. Powyższe wskazuje na pewne typowe zachowania obwinionego jako kierującego na drodze, wcale nie odnoszące do tej konkretnej sytuacji w dniu 21 lipca 2016 roku. Nie można wykluczyć, że włączanie kierunkowskazu na wysokości owych znaków drogowych także stanowi swoistą typową praktykę obwinionego. Podkreślić jednak należy, że obwiniony wyjaśnił, iż samochód A. widział w lusterku w odległości 100 m za swoim pojazdem, a w odległości 150 m przed wykonaniem skrętu zamiar ten zasygnalizował włączając lewy kierunkowskaz. E. K., jakkolwiek nie widziała żadnego pojazdu, to jednak kategorycznie twierdziła, że gdy teść włączył już kierunek do skrętu (co miało mieć miejsce na wysokości dwóch znaków ostrzegawczych zaraz za skrętem), to kierowca z tyłu przez tak dużą odległość po prostu musiał widzieć ten włączony kierunek. Taka swoista sprzeczność stawia w wątpliwość wiarygodność zeznań E. K., której bezsprzecznie zależy na uwolnieniu się jej teścia (jak sama nazywa obwinionego) od odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie drogowe. Wnioskowanie takie jest tym bardziej zasadne, że zeznania tego świadka stoją w całkowitej sprzeczności z zeznaniami P. P., który będąc kierowcą samochodu A. twierdził, że już po włączeniu swego lewego kierunkowskazu i skręceniu na lewy pas, praktycznie będąc na lewym pasie zobaczył dopiero kierunkowskaz w samochodzie F. (...). Wersję podaną przez P. P. jednoznacznie potwierdził biegły sądowy z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego M. Z., który po przeanalizowaniu śladów wypadku na jezdni, uszkodzeń obu pojazdów, ustaleniu torów ruchu obu pojazdów, po ustaleniu prędkości z jaką poruszały się oba pojazdy i dokonaniu niezbędnych wyliczeń w sposób jednoznaczny stwierdził, że kierujący samochodem marki A. jako pierwszy przekroczył oś jezdni wykonując manewr wyprzedzania (k. 102). Jednocześnie według biegłego w rozpatrywanym przypadku, pomimo stwierdzenia, że przed zaistniałą kolizją drogową samochód A. poruszał się z prędkością wynoszącą około 69 km/h, która to prędkość była wyższa niż administracyjnie dozwolona, nie istnieje związek przyczynowy nadmiernej prędkości samochodu A. z zaistniałą kolizją drogową, gdyż kierowca samochodu A., gdyby poruszał się z prędkością 50 km/h i dysponując czasem 0,4 - 0,5 s. do zderzenia, również nie miałby możliwości uniknięcia zderzenia. W tych okolicznościach, uznając opinię niezależnego biegłego za wiarygodny dowód w sprawie, sąd nie miał powodów, by podważać wiarygodność zeznań P. P.. W tym zakresie dodać należy, że drobne nieścisłości w relacji zdarzeń nie dyskwalifikują zeznań tego świadka jako wiarygodnego dowodu w sprawie. Sam świadek przyznał, że składając zeznania w okresie bliższym zdarzeniu lepiej pamiętał przebieg wypadków. Jednocześnie w sposób logiczny i zrozumiały wyjaśnił powody innego niż w toku przesłuchania przez sądem sformułowania swoich pierwotnych spostrzeżeń. Słuchany przed sądem kategorycznie zeznał, że był już na lewym pasie, gdy zauważył kierunkowskaz sygnalizujący zamiar skrętu w lewo w pojeździe kierowanym przez obwinionego. Tak samo zeznał w postępowaniu przygotowawczym, słuchany praktycznie bezpośrednio po zdarzeniu i na miejscu zdarzenia w P., wskazując, że był już na lewym pasie, gdy obwiniony zaczął skręcać i delikatnie wjechał na lewy pas. Zeznania te, przy uwzględnieniu zbieżnych wniosków wypływających z zeznań Ł. R. i z opinii biegłego sądowego, zasługiwały na wiarę. Dodać należy, że świadek Ł. R. zeznania swoje w powyższym zakresie złożył po osobistym wykonaniu oględzin miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem twierdzeń obwinionego o rzekomym upewnianiu się przez niego i sprawdzaniu w lusterku czy nie jest wyprzedzany. Powyższe jednoznacznie potwierdził protokół oględzin miejsca, protokół oględzin obu pojazdów i szkic miejsca wypadku drogowego wraz z dokumentacją zdjęciową, które to dowody jako jednoznacznie zgodne należało uznać za wiarygodne. Mając na uwadze powyższe, jak również wieloletnie doświadczenie zawodowe tego świadka, który od 6-7 lat jest funkcjonariuszem tzw. drogówki, tj. Wydziału Ruchu Drogowego specjalizującego się w podobnych zdarzeniach, nie było powodów, by kwestionować wiarygodność jego

zeznań. Bezsprzecznie zeznania Ł. R. znalazły następnie potwierdzenie we wnioskach opinii podstawowej biegłego sądowego.

Biegły w opinii podstawowej wnioskował, że do zderzenia samochodów marki A. i F. (...) doszło na wysokości wjazdu, w sytuacji gdy pojazd A. był w fazie zaawansowanego manewru wyprzedzania. W momencie rozpoczęcia skrętu przez samochód F. (...) pojazd A. znajdował się na lewym pasie ruchu i kierujący samochodem A. nie miał możliwości wykonania skutecznych działań obronnych zmierzających do uniknięcia zdarzenia, po rozpoznaniu manewru wykonywanego przez kierującego F. (...). Natomiast według biegłego istniała możliwość uniknięcia wypadku przez kierującego samochodem F. (...), gdyby bezpośrednio przed skrzętem upewnił się jakie jest położenie jadącego za nim samochodu, a następnie zrezygnował z przeprowadzenia planowanego manewru. Biegły jednoznacznie i kategorycznie stwierdził, że taktyka i technika wykonywania manewru skrętu w lewo przez kierującego samochodem marki F. (...) była nieprawidłowa. Przed rozpoczęciem skrętu nie upewnił się on bowiem czy taki manewr może wykonać. Manewr skrętu rozpoczął w zbyt bliskiej odległości przed jadącym za nim samochodem marki A., który był w trakcie manewru wyprzedzania, zajeżdżając mu w ten sposób drogę. Wprowadził przez to stan zagrożenia bezpieczeństwa na jezdni, co było główną przyczyną kolizji drogowej. Biegły wskazał przy tym, powołując się na zasady wykonywania manewru skrętu uregulowane w art. 22 (zmiana kierunku jazdy) ustawy Prawo o ruchu drogowym, że zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu wymaga od kierującego pojazdem szczególnej ostrożności, która polega na upewnieniu się, że nie spowoduje zajechania drogi innemu kierującemu. Sąd nie miał powodów, by podważyć przedstawione wyżej kategoryczne i jednoznaczne wnioski opinii biegłego, który dysponuje niezbędną wiedzą fachową i niezbędnym doświadczeniem, a nadto w sposób logiczny, w oparciu o wyliczenia uzasadnił powody, które legły u podstaw tych wniosków. W konsekwencji wyjaśnienia obwinionego o rzekomym skrupulatnym obserwowaniu w lusterkach pozycji jadącego za nim samochodu A., który w momencie rozpoczęcia przez obwinionego manewru skrętu w lewo nie wyprzedzał go jeszcze – jako odosobnione (o fakcie tej rzekomej niezwykle wnikliwej obserwacji terenu przez obwinionego nie wspomniiała nawet bezsprzecznie życzliwa mu E. K.) nie zasługiwały na wiarę.

Natomiast wiarygodne wyjaśnienia obwinionego o prędkości z jaką poruszał się jadąc drogą publiczną przez miejscowość P. (50 km/h) i prędkości podczas skrętu (20 km/h) potwierdzone zeznaniami pasażerki pojazdu F. (...) E. K. z których wynika, że jadąc zwolnili do tego skrętu, korespondują z wyliczeniami biegłego sądowego, który prędkość tę określił na około 15- 20 km/h. Także więc i w tym zakresie nie było podstaw do podważenia opinii biegłego, który w sposób logiczny i zgodny z posiadaną wiedzą oraz doświadczeniem w sposób przekonujący wyjaśnił w jaki sposób dokonał tych wyliczeń.

Wbrew wnioskowi płynącemu z wyjaśnień obwinionego ukierunkowanym na wykazanie rzekomego uderzenia przez kierującego pojazdem marki A. w samochód obwinionego, zgromadzone wskazane wyżej dowody przesądzają jednoznacznie, że pojazd marki A. kierowany przez P. P. znajdował się już na lewym pasie jezdni i wykonywał manewr wyprzedzania samochodu F. (...), którym kierował obwiniony, gdy obwiniony rozpoczął swój manewr skrętu w lewo. Kierujący samochodem A. – jak stwierdził biegły – nie miał przy tym możliwości wykonania skutecznych działań obronnych do uniknięcia zdarzenia po rozpoznaniu manewru wykonywanego przez kierującego F. (...).

Art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym nakazuje również zachowanie przez kierującego pojazdem na drodze przy zmienianiu kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu szczególnej ostrożności.

W ocenie Sądu brak jednak podstaw do przyjęcia, że obwiniony ostrożność taką w okolicznościach niniejszej sprawy zachował, skoro nie znalazły potwierdzenia w dowodach wyjaśnienia obwinionego, że przed wykonaniem skrętu w lewo widział w lusterku z tyłu samochód (i jak doprecyzował na rozprawie w dniu 27.03.2017 roku - obserwował go w dwóch lusterkach bocznym zewnętrznym lewym i wewnętrznym), który nie wykonywał manewru wyprzedzania go i patrząc w lusterko postanowił skrócić w lewo (jak doprecyzował na rozprawie w dniu 27.03.2017 roku – upewnił się w lusterkach, że ma wolny lewy pas i zaczął skręcać). Argumentacja obwinionego o nagłym wtargnięciu kierującego samochodem marki A. na pole jego jazdy, nie znalazła jednak potwierdzenia w opinii biegłego sądowego, ani funkcjonariusza policji Ł. R., którego doświadczenie zawodowe pozwoliło mu na sformułowanie od razu na miejscu zdarzenia jednoznacznych i nie budzących wątpliwości wniosków co do sprawcy zdarzenia. Powyższe zgodne

dowody analizowane przy uwzględnieniu zasad doświadczenia życiowego i logicznego rozumowania prowadzą do jednego wniosku, że obwiniony po prostu nie zauważył wyprzedzającego go właśnie z jego lewej strony samochodu A. i kontynuował jazdę wykonując manewr skrętu w lewo nie podejmując nawet żadnego manewru obronnego w postaci na przykład zatrzymania się. W tym zakresie obwiniony wskazywał wprawdzie na fakt uprzedniego włączenia kierunkowskazu lewego sygnalizującego zamiar skrętu w lewo, co potwierdziła E. K., jednak ta argumentacja w okolicznościach niniejszej sprawy okazała się niewystarczająca.

Biegły sądowy w opinii podstawowej wnioskował, że kierujący ma obowiązek sygnalizowania każdej zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu z takim wyprzedzeniem, aby manewr ten nie zaskoczył jadących z tyłu i nie zmusił ich do zmiany prędkości lub gwałtownego hamowania. Późne sygnalizowanie manewru skrętu jest poważnym naruszeniem obowiązków kierującego. Istotne jest przy tym, jak podkreślił biegły, że nie wystarczy prawidłowo zasygnalizować ten manewr, skoro kierujący ma jeszcze obowiązek upewnienia się, czy sygnał został zauważony przez innych uczestników ruchu. Chodzi tu o ustalenie czy ruch na drodze nie stanowi przeszkody w realizacji tegoż manewru. Podkreślenia przy tym wymaga, że – jak wykazano wyżej – relacje bezpośrednich uczestników zdarzenia, tj. obwinionego i E. K. oraz P. P. nie pozwalały na ustalenie ponad wszelką wątpliwość w którym dokładnie momencie obwiniony faktycznie włączył światła kierunkowskazu w swoim pojeździe. Biegły sądowy analizując również i tę kwestię w opinii podstawowej stwierdził, że nie było możliwe ustalenie na podstawie śladów wypadku i rozbieżnych relacji uczestników zdarzenia czy w pojeździe F. (...) lewy kierunkowskaz włączony został wystarczająco wcześniej przed rozpoczęciem manewru skrętu. Powyższe biegły potwierdził również w opinii uzupełniającej (k. 128-130) stwierdzając kategorycznie, że nawet przy teoretycznym założeniu, iż kierujący pojazdem F. (...) włączył kierunkowskaz lewy z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym przed planowanym manewrem skrętu w lewo, spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i tak spoczywałoby na obwinionym, którego taktykę i technikę jazdy biegły uznał za nieprawidłową. Przy takim założeniu po stronie kierującego samochodem A. zaistniałaby jedynie możliwość przyjęcia przyczynienia się do zaistnienia kolizji. Biegły podkreślał jednak, że jest to założenie czysto teoretyczne, gdyż w okolicznościach tej sprawy nie da się tej kwestii rozstrzygnąć rzeczowo. Zdaniem biegłego również kryminalistyczne dowody na włączenie kierunkowskazu w pojeździe w chwili kolizji nie rozstrzygają jednoznacznie sprawy, gdyż stosunkowo często praktykowane jest włączenie tego kierunkowskazu w chwili lub nawet bezpośrednio po rozpoczęciu manewru skrętu. Ostatecznie biegły wnioskował, że nawet przy opisanym wyżej – lansowanym przez obwinionego – założeniu i tak główną przyczyną kolizji drogowej byłoby nieprawidłowe zachowanie na drodze obwinionego, który skręcając w lewo wprowadził zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu.

Biegły po przeanalizowaniu dostępnych materiałów, w tym śladów uwidocznionych na zdjęciach, okoliczności opisywanych przez obwinionego, przy wykorzystaniu swojej wiedzy specjalnej uznał, że to zachowanie obwinionego kierującego pojazdem było główną przyczyną kolizji drogowej i spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu. Ostatecznie uznać zatem należało, że opisane przez obwinionego włączenie kierunkowskazu na dużo przed planowanym wykonaniem manewru skrętu w lewo (oczywiście przy uznaniu, że została ta czynność podjęta) – jak głośno podkreślał obwiniony – w celu poinformowania jadącego za nim kierowcy (kierującego samochodem marki A. P. P.), stanowiło nieudolną próbę przerzucenia odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie drogowe na młodego kierowcę samochodu A.. W tym miejscu zauważyć należy, że przeciwdowodem co do ustalonej ponad wszelką wątpliwość w niniejszej sprawie odpowiedzialności W. G. nie może być tylko i wyłącznie młody wiek drugiego uczestnika zdarzenia i stosunkowo krótki czas posiadania przez niego prawa jazdy – jak zdawał się sugerować obrońca oskarżonego na rozprawie w dniu 27 marca 2017 roku (k. 82). Zasady doświadczenia życiowego przesądzają, że nie sami tzw. młodzi kierowcy dopuszczają się naruszenia generalnej reguły ostrożności na drodze. Nie bez znaczenia pozostaje także, że w dniu zdarzenia pojazd, którym poruszał się obwiniony nie posiadał ważnych badań technicznych, tymczasem prawidłowe działanie kierunkowskazów także podlega sprawdzaniu przed uznaniem pojazdu za sprawny technicznie.

Z materiału dowodowego wynika, że doszło do kolizji, a mechanizm jej powstania i skutki w rzeczowy i przekonujący sposób opisał biegły sądowy z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego. W ocenie Sądu opinia biegłego (pisemna i potwierdzająca ją ustna opinia uzupełniająca) nie zawierała sprzecznych wniosków. Opinia ta (postrzegana

całościowo przy uwzględnieniu faktów pewnych, nie zaś teoretycznych) jest szczegółowa, jasna i spójna wewnętrznie, a wnioski wyprowadzone przez biegłego znajdują należyte uzasadnienie. Sąd nie dopatrywał się błędów logicznych w rozumowaniu biegłego. Wydając opinię podstawową biegły bazował na całym zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym i swoje stanowisko w sposób wystarczający i przekonujący uargumentował. Opinia uzupełniająca biegłego dotyczyła w zakresie wniosków założeń czysto hipotetycznych, które wykluczone ostatecznie wykluczone zostały przez sąd na skutek przedstawionej wyżej analizy dowodów zebranych w sprawie. Obie opinie biegłego z uwzględnieniem wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego, analizowane na tle pozostałych dowodów nie budzą żadnych wątpliwości, dlatego Sąd przyjął wnioski opinii podstawowej za podstawę ustaleń faktycznych. W ocenie Sądu dowody pozaosobowe ze względu na swój charakter i rzeczowy walor nie budziły wątpliwości co do ich wiarygodności oraz faktu, na którego okoliczność zostały sporządzone oraz ze względu na okoliczności, które same stwierdzały. W tym stanie rzeczy uznać należało, że nieprawdziwa jest wersja wydarzeń podawana przez obwinionego, jakoby to kierowca samochodu A. na skutek niezachowania należytej ostrożności uderzył w jego pojazd. Powyższe doprowadziło sąd do wniosku, że wyjaśnienia obwinionego co do istotnych kwestii z punktu widzenia postawionego mu wniosku o ukaranie w punkcie I nie odzwierciedlają w pełni prawdziwego przebiegu analizowanego zdarzenia.

W ocenie sądu należy uznać, że kierujący samochodem marki A. nie przyczynił się do powstania przedmiotowego zdarzenia drogowego, a obwiniony wykonując manewr skrętu w lewo nie upewnił się, że jest wyprzedzany przez ten pojazd, czym naruszył wskazany wyżej przepis w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w tym ruchu, a tym samym wypełnił on znamiona zarzucanego mu w punkcie I wniosku o ukaranie wykroczenia kwalifikowanego z art. 86 § 1 kw.

W świetle zebranych dowodów sprawstwo i wina obwinionego co do obu zarzucanych mu czynów nie budziły wątpliwości sądu.

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. 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). Szczególna ostrożność jest jedną z zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, której zachowanie jest powinnością każdego uczestnika ruchu, nie jest pojęciem abstrakcyjnym, lecz konkretnym. 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.

Obwiniony w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo na swoją posesję nr (...) w miejscowości P. winien był bacznie obserwować sytuację na drodze. W uchwale 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74 (OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33) czytamy: "Rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne dla zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć". Stan taki jest uzależniony od: znajomości przepisów ruchu drogowego, odpowiedniej kondycji psychicznej i fizycznej w czasie jazdy, odpowiedniego stanu technicznego pojazdu, opanowania sztuki kierowania pojazdem, zdolności przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy. Względy praktyczne zatem zadecydowały o wypracowaniu zasady "należytej ostrożności" jako najważniejszej z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. "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 powstrzymania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć" (wyrok SN z dnia 16 lipca 1976 r., VI KRN 135/76, OSNKW 1976, nr 10-11, poz. 130; W. Kotowski, Komentarz do ustawy Prawo o ruchu drogowym, ABC 2011, Lex Nr 102462). Tym wymogom obwiniony w niniejszej sprawie nie sprostał.

Zgodnie z art. 6 kw, wykroczenie może być popełnione zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie. Analizując niniejszą sprawę należało stwierdzić, że w okolicznościach zdarzenia obwiniony nie miał zamiaru popełnienia wykroczenia z art. 86 § 1 kw, popełnił je jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w zaistniałych okolicznościach, mimo, że możliwość popełnienia tego wykroczenia mógł przewidzieć – zgodnie z art. 6 § 2 kw dopuścił się czynu działając z winy nieumyślnej.

W czasie wykonywania manewru skrętu w lewo obwiniony zobowiązany był do właściwej obserwacji drogi i dostosowania zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Mógł on wykonać powyższy manewr wyłącznie wtedy, gdy jego zachowanie nie stworzy zagrożenia oraz utrudnienia ruchu dla innych uczestników ruchu drogowego, którzy posiadali pierwszeństwo przed pojazdem kierowanym przez obwinionego.

Stwierdzone wyżej naruszenia zasad prawa ruchu drogowego pozostawały w związku przyczynowym z zaistnieniem wypadku drogowego w którym pokrzywdzonym był kierujący samochodem marki A.. Obwiniony jako osoba dorosła, przeszkolony jako kierowca w zakresie przepisów z zakresu ruchu drogowego, znał przepisy ruchu drogowego. Posiadał też bezsprzecznie niezbędne doświadczenie w kierowaniu pojazdami. Mógł on zatem przewidzieć popełnienie tego wykroczenia, chociaż nie miał zamiaru go popełnić.

Na podstawie art. 81 ust. 1 przywołanej wyżej ustawy Prawo o ruchu drogowym właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejkii turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego. Art. 81 ust. 5 tej ustawy określa, iż okresowe badania techniczne pojazdu co do zasady przeprowadza się corocznie. Art. 81 ust. 6 tej ustawy wskazuje, iż okresowe badania techniczne samochodu osobowego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania.

W. G. – jak sam szczerze przyznał – nie dopełnił obowiązku przedstawienia w terminie pojazdu do badania technicznego, czym wyczerpał dyspozycję art. 97 kw w zw. z art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym.

Tłumaczenie się przez obwinionego przegapieniem terminu przeprowadzenia badań technicznych nie zwalnia W. G. z odpowiedzialności za to wykroczenie. Zignorowany przez obwinionego obowiązek wynika z powszechnie obowiązującego od lat prawa. W. G. jako właściciel samochodu powinien czuwać nad jego wypełnianiem. Żaden przepis nie zwalniał przy tym obwinionego z obowiązku poddawania okresowym badaniom technicznym pojazdu. Owo zaniechanie obwinionego uznać zatem należało jako zachowanie umyślne. Jako że warunkiem sine qua non odpowiedzialności za wykroczenie z art. 97 kw nie jest znajdowanie się pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania ani strefie ruchu, fakt poruszania się po drodze publicznej pojazdem bez ważnych badań technicznych stanowi okoliczność obciążającą.

Orzekając karę za wykroczenia z art. 86 § 1 kk i z art. 97 kw sąd kierował się dyspozycją art. 9 § 2 kw. Uwzględniając, że w najsurowszą karę przewidywał art. 86 § 1 kw (kara grzywny w granicach wyznaczonych treścią art. 24 § 1 kw, tj. od 20 do 5.000 złotych), sąd doszedł do wniosku, że dolegliwością adekwatną będzie orzeczona na podstawie tego przepisu w zw. z art. 9 § 2 kw kara 600 złotych grzywny. Kara ta odda właściwie stopień winy sprawcy oraz społeczną szkodliwość jego obu czynów. Tak określona kara stanowi właściwą reakcję wymiaru sprawiedliwości na popełnione wykroczenia. Ma ona uświadomić sprawcy, że łamanie prawa, ustalonych reguł ostrożności spotyka się z odpowiednio dolegliwą reakcją.

Odnosnie wymiaru kary Sąd wziął pod uwagę okoliczności wskazane w art. 33 § 1 i 2 kw.

Sąd doszedł do wniosku, że stopień społecznej szkodliwości obu czynów zarzucanych obwinionemu był wysoki. Zarówno wykroczenie z art. 86 § 1 kw, jak i z art. 97 kw godzi w dobro prawne, jakim jest bezpieczeństwo w komunikacji. Obwiniony w czasie zdarzenia – jak wykazano wyżej – spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a nadto zignorował bardzo istotny obowiązek poddawania pojazdu okresowym badaniom technicznym w sytuacji, gdy samochód był używany w ruchu drogowym.

Jako okoliczność łagodzącą uznano częściowe przyznanie się do winy (co do czynu II z wniosku o ukaranie) i dotychczasową niekaralność (k. 116).

W ocenie Sądu kara orzeczona wobec obwinionego spełni także 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 Sąd miał na uwadze sytuację majątkową obwinionego. W ocenie Sądu niższa kara grzywny byłaby karą niedolegliwą, która nie osiągnęłaby wychowawczego oddziaływania, nie spowodowała refleksji obwinionego nad swoim postępowaniem, a tym samym niższa kara grzywny zdaniem sądu nie będzie gwarantowała w przyszłości przestrzeganiu porządku prawnego.

O zryczałtowanych wydatkach postępowania, zwrocie kosztów wynagrodzenia biegłego oraz o opłacie Sąd orzekł na podstawie art. 118 § 1 i § 3 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.