

UZASADNIENIE

W dniu 16 listopada 2020 roku około godziny 11:30 ulicą (...) w Ł. (drogą publiczną) w kierunku B. jechał (nie przewożąc pasażerów) A. N. jako kierujący samochodem osobowym marki C. o numerze rejestracyjnym (...). Jezdnia była sucha.

A. N. dojeżdżał do zaopatrzonego w sygnalizację świetlną skrzyżowania z ulicą (...) owo skrzyżowanie na wprost (nie zamierzał skręcać w ulicę (...)).

Dla kierunku jazdy pojazdu marki C. wyświetlane było zielone światło.

(zeznania świadka A. N. k. 97 odwrót; szkic miejsca zdarzenia k. 57; dokumentacja fotograficzna k. 58-60; notatka urzędowa k. 5; protokół oględzin miejsca k. 9-10)

Gdy A. N. dojeżdżał do skrzyżowania z ulicą (...), to na przeciwległym pasie ruchu ulicy (...) – przed sygnalizatorem dla swojego kierunku jazdy – stał samochód ciężarowy - ciągnik siodłowy marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z naczepą marki K. o numerze rejestracyjnym (...), kierowany przez P. R..

Ciężarówka miała włączony lewy kierunkowskaz.

(częściowo wyjaśnienia obwinionego P. R. k. 28, 97; zeznania świadka A. N. k. 97 odwrót; zeznania świadka P. G. k. 97 odwrót)

W czasie gdy kierujący c. znajdował się w obrębie skrzyżowania (w przybliżeniu na wysokości słupka z sygnalizacją świetlną), zauważył, że przedmiotowy pojazd członowy ruszył, skręcając w lewo i zaczął wjeżdżać na przeciwległy pas ruchu (którym poruszał się c.). Widząc zaistniałą sytuację A. N. podjął manewr obronny – próbował hamować swój pojazd, jednakże zorientowawszy się, że nie uda mu się uniknąć zderzenia z samochodem ciężarowym, odbił kierownicą w prawo.

C. wjechał na krawężnik oddzielający jezdnię od chodnika, po czym uderzył w słup elektryczny oraz słup sygnalizatora świetlnego.

Ciężarówka zatrzymała się na skrzyżowaniu. Prowadzący ją podszedł do kierowcy c., który o własnych siłach opuścił swój pojazd. Po chwili kierujący ciągnikiem siodłowym skręcił w lewo, opuszczając skrzyżowanie i zatrzymał się.

(zeznania świadka A. N. k. 97 odwrót; zeznania świadka P. G. k. 97 odwrót; szkic miejsca zdarzenia k. 57; dokumentacja fotograficzna k. 58-60; notatka urzędowa k. 5; protokół oględzin miejsca k. 9-10; dokumentacja fotograficzna na płycie k. 19)

A. N. nie odniósł poważniejszych obrażeń, tomografia komputerowa nie wykazała u niego uszkodzeń ciała.

(zeznania świadka A. N. k. 97 odwrót; notatka urzędowa k. 6)

Zarówno prowadzący c., jak i kierujący pojazdem ciężarowym, w czasie przedmiotowego zdarzenia drogowego byli trzeźwi.

(protokoły użycia alkosensora k. 7, 8)

Pojazd marki S. oraz jego naczepa marki K. nie posiadały widocznych uszkodzeń.

(protokoły oględzin pojazdów k. 11-12; 13-14)

W c. uszkodzenia związane z przedmiotowym zderzeniem polegały na: zarysowaniu powłoki lakierniczej prawego tylnego błotnika, zarysowaniu powłoki lakierniczej oraz wgnieceniu tylnych prawych drzwi, wgnieceniu prawego progu na wysokości tylnych drzwi, popękaniu powłoki lakierniczej zderzaka przedniego, urwaniu mocowania prawej lampy przedniej, zagnieceniu pokrywy silnika z lewej strony, rozbiciu lewej lampy przedniej, zarysowaniu powłoki lakierniczej i wgnieceniu lewego przedniego błotnika, rozcięciu lewej przedniej opony i opuszczeniu na zawiasach lewych przednich drzwi.

(protokół oględzin pojazdu k. 15-16; szkic miejsca zdarzenia k. 57; dokumentacja fotograficzna k. 58-60; dokumentacja fotograficzna na płycie k. 19; opinia biegłego sądowego w dziedzinie techniki samochodowej i ruchu drogowego J. M. k. 61-76)

Z obrazu uszkodzeń c. kierowanego przez A. N. – rozległości i wielkości deformacji pojazdu – można wnioskować, że prędkość jazdy owego samochodu wynosiła w granicach 50 km/h. Na podstawie ujawnionych śladów kolizji drogowej nie można wnioskować o nadmiernej prędkości jazdy c. w czasie tego zdarzenia.

P. R. - kierujący ciągnikiem siodłowym marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z naczepą marki K. o numerze rejestracyjnym (...) - zachował się nieprawidłowo w czasie osądzanego zdarzenia, nie ustępując pierwszeństwa na skrzyżowaniu – w czasie skrętu w lewo – jadącemu z przeciwka samochodowi osobowemu marki C. o numerze rejestracyjnym (...).

Wjazd prowadzącego wskazany pojazd ciężarowy – przodem swego pojazdu na przeciwny pas ruchu – spowodował stan zagrożenia na drodze i zmusił kierującego c. do wykonania manewru obronnego.

Opisane powyżej nieprawidłowe zachowanie P. R. (wymuszenie pierwszeństwa) miało związek przyczynowy z zaistniałą kolizją drogową i było bezpośrednią jej przyczyną.

Wjazd kierującego ciągnikiem siodłowym marki S. z naczepą – przodem swego pojazdu na przeciwny pas ruchu, którym z naprzeciwka w bliskiej odległości poruszał się (wjeżdżając na skrzyżowanie) samochód marki C., spowodował stan zagrożenia na drodze i zmusił A. N. do wykonania manewru obronnego.

(opinia biegłego sądowego w dziedzinie techniki samochodowej i ruchu drogowego J. M. k. 61-76)

P. R. jest żonaty i posiada na utrzymaniu dwoje dzieci oraz małżonkę. Jest współwłaścicielem dwóch domów jednorodzinnych. Władę gospodarstwem rolnym o powierzchni 3,79 ha. Z tytułu zatrudnienia osiąga miesięczny dochód w kwocie 2.600 złotych brutto.

(oświadczenie obwinionego P. R. k. 27 odwrot; oświadczenie k. 41-45)

P. R. w latach: 2012 – 2020 (do 14 stycznia 2020 roku) był dziesięciokrotnie karany za popełnienie wykroczeń drogowych, w tym ośmiokrotnie mandatami karnymi i dwukrotnie na mocy orzeczeń sądowych.

(informacja o karalności za wykroczenia drogowe k. 31)

Obwiniony nie przyznał się do dokonania zarzucanego czynu.

Wyjaśnił, że w dacie czynu kierował ciągnikiem siodłowym w Ł., ale nie brał żadnego udziału w zdarzeniu drogowym z udziałem pojazdu marki C.. Dodał, że posiada prawo jazdy kategorii B, C, CE, T wydane w 2017 roku.

(wyjaśnienia obwinionego P. R. k. 27-28)

Sąd zważył, co następuje :

Ustalając stan faktyczny w przedmiotowej sprawie Sąd oparł się w głównej mierze na zeznaniach przesłuchanych w sprawie świadków, w tym przede wszystkim pokrzywdzonego A. N., posiłkując się przy tym dowodami noszącymi przymiot obiektywności, w tym opinią biegłego z zakresu ruchu drogowego.

Odnosząc się do oceny zeznań A. N. – uczestnika kolizji z dnia 16 listopada 2020 roku - należy zwrócić uwagę, iż przedstawił on przebieg zdarzenia w sposób precyzyjny, spójny i logiczny oraz (co jest niezwykle istotne) konsekwentny. Ważne jest także to, iż jego zeznania w pełni korespondują z twierdzeniami P. G. (k. 97 odwrot), jak również z wnioskami wynikającymi z opinii biegłego sądowego w dziedzinie techniki samochodowej i ruchu drogowego J. M. (k. 61-76). Z zeznań tych wyłania się jednoznaczny obraz zdarzenia, w którym uczestniczył kierujący c..

Odnosząc się do oceny całokształtu zeznań pokrzywdzonego, stwierdzić należy, że są one wewnętrznie spójne. W ocenie Sądu świadek dysponuje prawidłowymi zdolnościami w zakresie spostrzegania, zapamiętywania i odtwarzania faktów. Jego wypowiedzi posiadają właściwą strukturę logiczną i dostateczną funkcję opisową.

Niemniej jednak analiza zeznań A. N. dokonana została przez Sąd ze szczególną ostrożnością i wnikliwością z uwzględnieniem jego roli procesowej w przedmiotowej sprawie.

O tym, że w dniu 16 listopada 2020 roku P. R., poruszając się jako kierujący ciągnikiem siodłowym marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z naczepą marki K. o numerze rejestracyjnym (...), spowodował przedmiotowe zdarzenie drogowe, świadczą również w sposób pośredni jednoznacznie w swej wymowie zeznania świadka – P. G..

W kontekście powyższych rozważań stanąć trzeba na stanowisku, iż twierdzenia obydwu przesłuchanych w sprawie świadków jako spójne, logiczne i konsekwentne posiadają zatem ze wskazanych przyczyn przymiot wiarygodności. Sąd był więc w pełni uprawniony do czynienia w oparciu o nie ustaleń faktycznych w sprawie. Wypowiedzi świadków korespondują nadto z załączonymi do akt sprawy dowodami nieosobowymi, w tym szkicem miejsca zdarzenia k. 57, dokumentacją fotograficzną k. 58-60, notatką urzędową k. 5 i protokołem oględzin miejsca k. 9-10.

W ocenie Sądu, jako pełną i jasną należy potraktować opinię pisemną biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego J. M.. Dają one kompleksową ocenę (przy posłużeniu się dostępnym materiałem dowodowym) zdarzenia będącego przedmiotem osądu w niniejszej sprawie.

Zdaniem Sądu zebrane w sprawie dowody, w powiązaniu z powyższymi rozważaniami, stwarzają mocne podstawy do przyjęcia, iż wersja przebiegu osądzanego zdarzenia drogowego, zaprezentowana przez pokrzywdzonego A. N., odpowiada prawdzie. Dlatego też wnioski (które Sąd w pełni akceptuje) wypływające z opinii pisemnej biegłego J. M. należy odnieść do realiów rozpoznawanej sprawy. Stwierdzić należy, iż przedmiotowa opinia specjalistyczna jest bardzo istotnym dowodem w sprawie i w powiązaniu z powyższymi osobowymi źródłami dowodowymi (które uznano za wiarygodne) stwarza podstawę do przyjęcia, iż obwiniony jest sprawcą zarzucanego mu czynu. Kierując bowiem ciągnikiem siodłowym, na skutek nie zachowania podczas jazdy należytej ostrożności oraz nie ustąpienia pierwszeństwa na skrzyżowaniu (w czasie skrętu w lewo), doprowadził on do przedmiotowej kolizji drogowej, w czasie której spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności dla kierującego c. A. N..

Na wiarę zasługują nieosobowe źródła dowodowe, do których Sąd odwołał się przy czynieniu w sprawie ustaleń faktycznych.

Brak jest natomiast przesłanek mogących stanowić podstawę do uznania za wiarygodne wyjaśnień P. R. poza pewnym jego twierdzeniami, a mianowicie w zakresie tego, iż w dniu zdarzenia jechał on drogą prowadzącą przez Ł. ciągnikiem siodłowym marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z naczepą marki K. o numerze rejestracyjnym (...).

Generalnie jednak wypowiedzi obwinionego nie były miarodajnym źródłem ustaleń faktycznych czynionych w sprawie, gdyż nie znalazły potwierdzenia w zebranych dowodach, które w ocenie Sądu ze wskazanych powyżej przyczyn posiadają przymiot wiarygodności. Przeczą im nadto zasady logiki i doświadczenia życiowego. Stanowisko

takie Sąd wywiódł w oparciu o wszechstronną analizę całego dostępnego materiału dowodowego i wykorzystanie przysługującej mu inicjatywy dowodowej, w szczególności poprzez dopuszczenie dowodu z opinii biegłego do spraw ruchu drogowego..

Ze wskazanych względów wyjaśnienia obwinionego ocenione zostały w określony powyżej sposób.

Mając na względzie powyższe ustalenia Sąd doszedł do przekonania, że P. R. dopuścił się czynu wypełniającego znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. W dniu 16 listopada 2020 roku około godziny 11:30 na skrzyżowaniu ulic: (...)w miejscowości Ł., gmina K., województwo (...), na drodze publicznej, nie zachowując należytej ostrożności, spowodował on bowiem zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując ciągnikiem siodłowym marki S. o numerze rejestracyjnym (...) wraz z naczepą marki K. o numerze rejestracyjnym (...), nie ustąpił pierwszeństwa na skrzyżowaniu – w czasie skrętu w lewo – jadącemu z przeciwna pojazdowi marki C. o numerze rejestracyjnym (...), kierowanemu przez A. N., zmuszając go do wykonania manewru obronnego, w efekcie czego C. uderzył w słup elektryczny oraz słup sygnalizatora świetlnego.

Stosownie do poczynionych w sprawie ustaleń faktycznych dokonano zmiany opisu czynu w stosunku do wersji zaproponowanej przez oskarżyciela publicznego.

Działaniem swym obwiniony naruszył skodyfikowaną w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zasadę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a mianowicie wynikającą z art. 3 ust. 1 ustawy zasadę obowiązku zachowania ostrożności polegającą na unikaniu wszelkiego rodzaju działań, które mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku drogowego oraz ściśle z nią związaną zasadę nakazującą kierującemu pojazdem, skręcającemu na skrzyżowaniu w lewo, ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost (art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym). Nieprawidłowe postępowanie sprawcy we wskazanym zakresie stanowiło o przyczynie powstania osądzonej kolizji drogowej.

Poczynione powyżej ustalenia wskazują, iż przedmiotowego czynu P. R. dopuścił się nieumyślnie (art. 6 § 2 k.w.).

Zachowanie sprawcy nosiło cechy zawinienia. Nic nie ograniczało bowiem jego swobody w zakresie dania posłuchu normie prawnej. W niniejszej sprawie nie zachodziły żadne okoliczności wyłączające lub ograniczające jego winę.

Istotną okolicznością obciążającą obwinionego było to, iż był on w przeszłości wielokrotnie karany za wykroczenia drogowe. Na jego niekorzyść przemawiało także naruszenie przezeń na drodze publicznej skodyfikowanych zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym. Nie bez znaczenia z omawianego punktu widzenia było także to, iż tego rodzaju zdarzenia jak przedmiotowe (z udziałem kierowców samochodów ciężarowych, bardzo często traktujących – niestety - „po macoszemu” innych uczestników ruchu) są zjawiskiem powszechnym na obszarze właściwości tutejszego Sądu i na terenie kraju, co z pewnością jest faktem znanym obwinionemu (zważywszy w szczególności na jego przeszłość w zakresie wchodzenia w kolizje z normami zawartymi w Prawie o ruchu drogowym). Niekorzystnie o sprawcy świadczyło również to, iż jego zachowanie doprowadziło do zaistnienia realnego skutku w postaci uszkodzenia innego samochodu.

Na korzyść obwinionego poczytano prowadzenie przezeń ustabilizowanego trybu życia.

W ocenie Sądu, czyn, jakiego dopuścił się P. R., cechuje znaczny stopień społecznej szkodliwości. Popelniając go sprawca naruszył skodyfikowane zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym, powodując przy tym zagrożenie bezpieczeństwa w tymże ruchu. Swym działaniem naruszył on podstawowe zasady obowiązujące w ruchu lądowym. Jako osoba uprawniona do kierowania samochodami obwiniony powinien mieć świadomość, jak duże zagrożenie dla innych uczestników ruchu stwarza zachowanie takiego typu, jakie zaprezentował on w dniu 16 listopada 2020 roku na skrzyżowaniu w miejscowości Ł..

Przy uwzględnieniu wskazanych faktów, Sąd wyraża przekonanie, iż wymierzona sprawcy kara grzywny w wysokości 1000 złotych spełni swe zadania w zakresie oddziaływania zapobiegawczego i wychowawczego względem niego oraz

uczyni zadość potrzebom w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa. W ocenie Sądu będzie on w stanie uiścić orzeczoną grzywnę, zwłaszcza wobec możliwości rozłożenia jej na raty.

Mając na uwadze poczynione w sprawie ustalenia, Sąd doszedł do wniosku (do czego uprawniał go art. 86 § 3 kw), iż celowym jest orzeczenie wobec P. R. środka karnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym. Naruszenie przez obwinionego zasad ruchu drogowego (o czym napisano powyżej) było bowiem na tyle poważne, że zasadnym było czasowe wyeliminowanie go z tego ruchu (na minimalny okres, określony przez ustawodawcę). Wielokrotnie stosowane w przeszłości wobec P. R. kary finansowe za popełnienie wykroczeń drogowych nie wdrożyły go niestety do przestrzegania norm zawartych w Prawie o ruchu drogowym. Jest on zatem sam sobie winnym, iż nie wykorzystał szansy danej mu uprzednio przez organy ścigania oraz sądy.

Podstawą obciążenia obwinionego kosztami sądowymi był art. 118 § 1 k.p.s.w. 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. Wysokość opłaty określono w oparciu o art. 21 pkt 2 w zw. z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (t.j.: Dz. U. z 1983 r. Nr 49, poz. 223 ze zm.).