

## UZASADNIENIE

W dniu 04 czerwca 2023 r. obwiniony R. M. kierował motocyklem marki B. o numerze rejestracyjnym (...). Jechał sam, drogą wojewódzką nr (...), przez P. w kierunku W.. Ok. godz. 19.00 w miejscowości P. minął znak D-42, wjeżdżając w obszar zabudowany o ograniczeniu prędkości do 50 km/h.

W tym czasie kontrolę statyczną w P. (DW 241) pełnili funkcjonariusze Policji mł. asp. P. K. i asp. N. B.. Kontrolowali prędkość pojazdów przy użyciu urządzenia TruCam II o nr fabrycznym (...).

Gdy policjanci przeprowadzali czynności z innym kierującym, obwiniony minął posterunek kontrolny, po czym gwałtownie przyspieszył, co zwróciło uwagę policjantów. Policjant mł. asp. P. K. zbliżył się do krawędzi jezdni i przystąpił do pomiaru prędkości oddalającego się motocykla. W tym celu skierował punkt celowniczy urządzenia TruCam II na tylną tablicę rejestracyjną motocykla i z odległości 152,4 m dokonał pomiaru. O godz.19:02 urządzenie zarejestrowało prędkość motocykla wynoszącą 117 km/h. Motocykl znajdował się w okolicach przejścia dla pieszych, na prostym, płaskim odcinku drogi, w obszarze zabudowanym. Obwiniony przekroczył dozwoloną prędkość o 67 km/h. Policjanci niezwłocznie podjęli pościg za kierującym motocyklem. Obwiniony został zatrzymany do kontroli na obwodnicy miasta W..

Podczas pomiaru panowały dobre warunki atmosferyczne, a przejrzystość powietrza była normalna. Urządzenie posiadało ważne świadectwo legalizacji ponownej nr (...) 7 (...).L3.45. (...), wydane przez Dyrektora (...) (...) Miar w Ł.. W dniu kontroli obwinionego przyrząd kontrolno-pomiarowy używany był od godz. 16:50 do 19:20 i w tym czasie ujawniono 7 wykroczeń drogowych. Przed rozpoczęciem służby tego dnia patrol wykonał testy sprawności urządzenia zalecane przez producenta.

Obwiniony R. M. - 51 lat, kawaler, troje dzieci na utrzymaniu, z zawodu ślusarz, pracuje za dochodem 7.000 zł netto, zdrowy; właściciel trzech mieszkań; niekarany za przestępstwa ani wykroczenia (zatarte).

Stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów: zeznań świadka P. K. – k. 10, 44-45, wyjaśnienia obwinionego w części – k. 17-18, 42-43, zeznania świadka N. B. – k. 43, notatki urzędowej – k. 1-4, pokwitowanie zatrzymanie prawa jazdy, - k.5, świadectwa legalizacji – k. 4, 12, wydruków pomiaru prędkości – k. 6-8,13, wydruki z programu googlemaps – k. 38-40, rejestru pracy przyrządu kontrolno-pomiarowego – k. 48-49, Instrukcja obsługi (...) Inc. (...) 20/20 TruCam II oraz decyzja Prezesa GUM z dnia 05.12.2019 o zatwierdzeniu typu – k. 52.

Obwiniony R. M. przesłuchany w toku czynności wyjaśniających nie przyznał się do popełnienia zarzucanego czynu i na rozprawie stanowisko to podtrzymał. Podał, że numery rejestracyjne motocykla zostały spisane po zatrzymaniu do kontroli, a pomiar nie dotyczy jego pojazdu. Wyjaśnienia są w tej części niewiarygodne, gdyż przeczą im wyniki pomiaru udokumentowane na fotografii (wydruk z urządzenia pomiarowego) w powiązaniu z zeznaniami świadków P. K. i N. B.. Zresztą ostatecznie również obwiniony potwierdził, że na zdjęciu jest ujawniony jego motocykl, podnosząc jedynie zarzut wadliwości samego pomiaru. Za wiarygodne należało uznać wyjaśnienia obwinionego jedynie w części dotyczącej okoliczności bezspornych (faktu poruszania się motocyklem w dacie i miejscu zarzucanego czynu, faktu kontroli policyjnej, a także rozpoznania przez obwinionego oznakowania w miejscu czynu – obszaru zabudowanego).

Zeznania świadków N. B. i P. K. Sąd uznał za wiarygodne. Sąd miał na uwadze, iż wskazani funkcjonariusze policji są osobami zupełnie obcymi wobec obwinionego, bez interesu (majątkowego, osobistego, procesowego) w określonym rozstrzygnięciu sprawy. Dokonywali tego dnia różnych kontroli i nie ma żadnych racjonalnych powodów, dla których mieliby wyróżniać akurat obwinionego, przypisując mu pomiar, który miałby go nie dotyczyć. Zeznania świadków są pomiędzy sobą spójne i korespondują z treścią notatki urzędowej z przebiegu kontroli oraz wydrukiem z urządzenia pomiarowego, a nadto korespondują z instrukcją obsługi urządzenia.

Funkcjonariusze policji ruchu drogowego przechodzili szkolenia z obsługi urządzenia, a samo urządzenie pomiarowe posiada aktualne świadectwo legalizacji ponownej (k. 4). Zgodnie z zaleceniami producenta przed rozpoczęciem służby policjanci wykonali test „stałej odległości” i test prawidłowości działania przyrządu celowniczego (k. 2). Data pobrania urządzenia z jednostki policji, osoby pobierające, miejsce i czas użycia urządzenia oraz wyniki pracy urządzenia, są udokumentowane w Rejestrze pracy przyrządu kontrolno – pomiarowego do pomiaru prędkości (k. 48-49).

Świadkowie wskazują na sposób wykonania pomiaru, co w powiązaniu z analizą instrukcji urządzenia i decyzją o zatwierdzeniu typu przyrządu do pomiaru prędkości, pozwoliła skontrolować poprawność tych czynności oraz odnieść się do podnoszonych przez obronę zarzutów.

Z dokumentów tych wynika, że urządzenie TruCAM II posiada kilka trybów zarządzających pomiarem prędkości, w tym takie, które pozwalają rejestrować prędkość pojazdów zbliżających się, jak również odjeżdżających oraz zarejestrować znajdujące się z tyłu numery rejestracyjne. Wykonanie przez policjantów pomiaru pojazdowi oddalającemu się było zgodne z przeznaczeniem urządzenia.

Urządzenie samoczynnie przed każdym użyciem przeprowadza serię testów wewnętrznych; urządzenie jest gotowe do pracy tylko w wypadku, gdy wszystkie testy zakończą się pomyślnie. Podkreślić należy, że jeżeli jakikolwiek test zakończy się niepowodzeniem, zostanie wyświetlony komunikat o błędzie i urządzenie uniemożliwi wykonanie pomiaru (s. 55 Instrukcji). Dodatkowo funkcjonariusze przeprowadzili zalecane przez producenta testy stałej odległości (s. 58 Instrukcji) i test kalibracji siatki celowniczej w lunecie względem wiązki pomiarowej (s. 55 Instrukcji). Ten ostatni test wykonywany jest po to, by sprawdzić, czy siatka celownicza w lunecie pokrywa się z emitowaną wiązką pomiarową napotykając cel. Wobec tego bezzasadny jest zarzut dot. niesprawności urządzenia, w szczególności kwestionujący prawidłowość działania przyrządu celowniczego.

Pomiar, w zależności od panujących warunków pogodowych, powinien zostać wykonany z odległości od 15,25/61 m do 1200 m (s. 86 Instrukcji). Preferowana odległość 130m służy wyłącznie otrzymaniu jak najlepszego zdjęcia i jest wartością uśrednioną, zależną w konkretnych warunkach np. od sytuacji pogodowej, rodzaju tablicy rejestracyjnej (s. 33, 86 Instrukcji). Oznacza to, że wykonanie pomiaru z dłuższego dystansu niż 130m wpływa jedynie na jakość zdjęcia, a nie uniemożliwia wykonanie prawidłowego pomiaru. Pomiar został wykonany w niniejszej sprawie z odległości 152,4m, co oznacza, że mieści się w zakresie pomiarowym. Natomiast przekroczenie optymalnego zakresu ostrości nie miało większego wpływu na jakość zdjęcia, gdyż można z niego odczytać tablicę rejestracyjną motocyklu obwinionego.

Operator identyfikuje (wskazuje) pojazd którego prędkość chce skontrolować za pomocą krzyża celowniczego widniejącego w lunecie (wizjerze) celowniczej (s. 8, 13 Instrukcji). Siatka celownicza odzwierciedla rzeczywistą szerokość wiązki (s. 55 instrukcji). Pozwala na „wyłowienie” namierzanego pojazdu, jadącego również w grupie pojazdów. Pojazd ten będzie zidentyfikowany na zdjęciu w przeglądarce TruCAM II wraz z podstawowymi danymi, w tym wynikiem pomiaru i odległością na jakiej został wykonany (s. 66 Instrukcji). Widoczny na zdjęciu k. 13 samochód pozostaje poza obszarem namierzania (zaś fragmentarycznie zarysowany na k. 7 pojazd jadący w odwrotnym kierunku, w ogóle nie mógł być brany pod uwagę, bo wówczas wartość pomiaru byłaby dodatnia, a nie ujemna, jak w przypadku pojazdu oddalającego się).

Zastrzeżenie obwinionego dot. ilości pomiarów jest niezrozumiałe. Urządzenie emituje aż 60 impulsów podczas jednego cyklu pomiarowego; tak długo jak jest wciśnięty spust, będzie ponawiana próba pomiaru prędkości – do momentu uzyskania pomiaru lub wygenerowania komunikatu o błędzie (s. 39 in. Instrukcji). Skoro zarejestrowany został pomiar i wyświetlony na urządzeniu, a nie kod błędu, to oznacza, że ilość cykli pomiarowych była wystarczająca dla dokonania prawidłowego pomiaru.

Radar poza pomiarem prędkości posiada funkcję wykonania zdjęcia pojazdu, którego prędkość jest mierzona. Opcja ta pozwala na to, aby policjant osobie kontrolowanej, mógł pokazać nagranie lub zdjęcie mierzonego pojazdu.

Obwinionemu został pokazany wyświetlacz z zarejestrowanymi danymi. Obraz umożliwił identyfikację motocyklu wraz z numerem tablicy rejestracyjnej.

Odnosząc się do kwestii zakłócenia pomiaru przez występujące przeszkody, należy wskazać, że miejsce kontrolne nie wynika z dyskrecjonalnej decyzji funkcjonariusza policji, tylko jest punktem kontrolnym wyznaczonym przez Komendanta i odnotowanym w urządzeniach ewidencyjnych (rejestrze). Oczywistym jest, że warunki idealne związane z brakiem przeszkód na linii pomiaru bywają trudne do osiągnięcia w warunkach zwłaszcza wzmożonego ruchu; jednak urządzenie ma wbudowane mechanizmy samowalidacyjne przewidziane dla tych sytuacji. Jeżeli bowiem nastąpi dłuższe przerwanie wiązki pomiarowej (pojawienie się przeszkód na linii pomiaru), urządzenie nie będzie w stanie wykonać pomiaru prędkości i zostanie wyświetlony komunikat o błędzie (s. 33 Instrukcji). Skoro pomiar został wykonany, to oznacza, że linia pomiaru była „czysta”.

Stosowanie statywu czy podpórki na ramię ułatwia stabilizację urządzenia, jednak nie jest obowiązkowe, a brak jego użycia nie wpływa na prawidłowość pomiaru. Jest tak dlatego, że w przypadku niestabilnego namierzenia (przesuwanie na inny punkt, przesuwanie po celu) pojawi się komunikat o błędzie zamiast wyniku pomiaru (s. 35, 40, 73,79 Instrukcji). Wobec tego okoliczność, że pomiar był wykonany „z ręki” nie wpłynęło na pomiar prędkości pojazdu kierowanego przez obwinionego, tym bardziej, że odległość do pojazdu nie była znaczna.

Odnosząc się do kwestii kąta padania wiązki, należy podkreślić, że pomiary ze względów bezpieczeństwa, są z reguły wykonywane z pobocza, co skutkuje powstaniem kąta pomiędzy urządzeniem a kierunkiem poruszania się mierzonego pojazdu. Aby zminimalizować to zjawisko funkcjonariusz policji ustawił się możliwie blisko drogi (przy krawędzi), co było działaniem zgodnym z instrukcją (s. 34). Poza tym, istotnym jest podkreślenie, że im większy kąt – tym prędkość wykazana urządzeniem będzie mniejsza (niż faktyczna), co oznacza że zjawisko to działa zawsze na korzyść kierującego (wynika to z podstawowych danych dot. zasad ustawiania urządzenia, zawartych w Instrukcji s. 33-34). Ponieważ kąt ten maleje wraz z odległością do mierzonego pojazdu, okoliczność, że pojazd obwinionego został namierzony ze stosunkowo bliskiej (w stosunku do maksymalnego zasięgu) odległości oznacza, że kąt działał na jego korzyść (prędkość wskazana urządzeniem na pewno nie była większa niż rzeczywista – s. 34 Instrukcji).

Mając na uwadze powyższe należało uznać, że brak jest rzeczowych argumentów podważających prawidłowość wykonanego pomiaru. Podnoszone przez obronę zarzuty zasadniczo nie dotyczą wiadomości specjalnych, tylko faktów, które mogły być ustalone w oparciu o zebrane dowody (czy urządzenie ma atest, czy policjanci mają szkolenie, czy skalibrowali urządzenie przed służbą, czy pomiar był ze statywu, czy na zdjęciu jest utrwalona tablica rej. pojazdu obwinionego, gdzie znajdował się operator w chwili pomiaru – względem drogi i względem pojazdu). Skonfrontowanie sposobu użycia urządzenia pomiarowego w dniu zdarzenia (odtworzonego głównie na podstawie dowodów osobowych), z zasadami obsługi wynikającymi z instrukcji i decyzji o zatwierdzeniu typu, pozwoliło Sądowi na wyprowadzenie jednoznacznych wniosków co do poprawności techniki pomiaru i sprawności urządzenia.

Za przydatne dla sprawy Sąd uznał dokumenty zgromadzone w sprawie, albowiem zostały sporządzone rzetelnie, zawierają treści między sobą niesprzeczne, a żadna ze stron nie kwestionowała ich autentyczności ani prawdziwości zawartych w nich treści. Sąd nie znalazł natomiast podstaw, by czynić to z urzędu.

Sąd zważył, co następuje:

Wykroczenie z art. 92a §2 k.w. polega na niestosowaniu się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym i przekroczeniu go o ponad 30km/h.

Dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym (D-42) wyznacza norma zawarta w art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym i wynosi ona 50 km/h. Obwiniony nie zastosował się do ograniczenia prędkości obowiązującego w obszarze zabudowanym, przekraczając dopuszczalną prędkość o 67 km/h, a tym samym wypełnił przedmiotowe znamiona wykroczenia z art. 92a § 2 k.w. Od strony podmiotowej zachowanie obwinionego cechowała umyślność. Podstawowy i oczywisty charakter naruszonej zasady ruchu drogowego; okoliczności naruszenia (dzień, dobre warunki drogowe); doświadczenie życiowe jako kierowcy – są to okoliczności,

które wskazują, że obwiniony prawidłowo rozpoznał organizację ruchu na wymienionym terenie oraz wiedział, jakie znaczenie wiązać należy ze znakiem D-42 w kontekście dopuszczalnej prędkości. Niezastosowanie się do nakazu ograniczenia prędkości do wartości 50 km/h wynikało zatem z jego niczym nieskrępowanej decyzji.

Za wykroczenie z art. 92a §2 k.w. grozi kara grzywny nie niższa niż 800 zł, a górna granica ustawowego zagrożenia wynosi 30.000 zł (art. 24 §1a k.w.). Sąd nie jest związany wymiarem grzywny proponowanej sprawcy w formie mandatu karnego ani taryfikatorem, który zawiera zasady wiążące wyłącznie w trybie mandatowym.

Rozważając wymiar kary i środków karnych Sąd miał na uwadze wszystkie dyrektywy wymiaru kary przewidziane w art. 33 §1 i §2 k.w. (względ na społeczną szkodliwość czynu przypisanego obwinionej i stopień jej winy oraz wymogi indywidualnego i społecznego oddziaływania wymierzonej kary), a także miał na uwadze okoliczności łagodzące i obciążające wyszczególnione m.in. w treści art. 33 §3 i §4 k.w.

Oceniając społeczną szkodliwość czynu obwinionego Sąd miał na uwadze, że dopuścił się zamachu na dobro prawne wysoko cenione przez ustawodawcę. Nadmierna prędkość, która powoduje często utratę panowania nad pojazdem i utrudnia skuteczną reakcję na zmieniające się warunki na drodze, stanowi naruszenie jednej z najbardziej podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i jest – obok prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości – jedną z podstawowych przyczyn wypadków w ruchu drogowym. Względ na społeczne oddziaływanie kary przemawiał, więc za tym, aby orzeczona kara cechowała się odpowiednią dolegliwością.

Stopień przekroczenia prędkości był stosunkowo wysoki; obwiniony poruszał się w terenie zabudowanym, na drodze wojewódzkiej, w okolicach przejścia dla pieszych, w godzinach wczesno wieczornych - co potencjalnie godziło w bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z drugiej strony nie doszło do powstania żadnej sytuacji kolizyjnej, ani realnego zagrożenia dla ruchu drogowego czy pieszych. Oceniając z kolei stopień winy obwinionego Sąd miał na uwadze, że jego zachowanie pozbawione było głębszej refleksji nad ewentualnymi konsekwencjami czynu. Obwiniony jest osobą w pełni dojrzałą, o ukształtowanej osobowości, kierowcą z dość dużym doświadczeniem – a zatem można i należy od niego wymagać większej wyobraźni na drodze. Na korzyść obwinionego działała niekaralność, ustabilizowany tryb życia oraz brak nałogów.

Mając na uwadze powyższe Sąd uznał, że kara grzywny w wysokości jak w pkt 1 wyroku uwzględnia w sposób właściwy zarówno okoliczności popełnienia wykroczenia, jak i osobowość sprawcy – innymi słowy w społecznym odczuciu jest karą sprawiedliwą, gdyż dostosowaną do indywidualnych potrzeb resocjalizacyjnych i wychowawczych. Wymierzona grzywna nie przekracza indywidualnie ocenianych możliwości zarobkowych obwinionego (biorąc pod uwagę wiek, wykształcenie, zatrudnienie, stan zdrowia). Utrzymana jest w granicach dalekich od górnej granicy ustawowego zagrożenia (a nawet mniejszych niż wg taryfikatora), a zatem dostatecznie uwzględnia okoliczności łagodzące, w tym dotychczasową niekaralność obwinionego za przestępstwa i wykroczenia.

Zgodnie z treścią przepisów wymienionych w punkcie 2 wyroku, obwiniony ukarany za zarzucone wykroczenie, obowiązany jest pokryć zryczałtowane koszty postępowania i uiścić opłatę od wymierzonej grzywny, których wysokość wynika z powołanych przepisów.

sędzia Anna Filipiak