Sygn. akt VW 1880/17

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 marca 2019 r.

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie V Wydział Karny

w składzie:

Przewodniczący SSR Klaudia Miłek

Protokolant: Tomasz Janiak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach : 9.11.2017 roku , 8.03, 15.11.2018 roku , 21.02, 12.03.2019 roku sprawy, przeciwko T. S. (1) s. E. i J. z domu R. ur. (...) w W.

obwinionego o to że:

W dniu 08.11.2016 roku o godz. 14:29 w W. kierując pojazdem m-ki S. (...) o nr rej. (...) jadąc drugim od prawej krawędzi jezdni Al. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...), na skrzyżowaniu z ul. (...) nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu, kierującemu autobusem m-ki M. (...) o nr rej. (...), który jechał drugim od prawej krawędzi jezdni pasem po rondzie od ul. (...) w kierunku ul. (...), zajeżdżając mu drogę w skutek czego zmusił kierującego autobusem do gwałtownego hamowania przez co stworzył zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i spowodował u pasażerek autobusu A. J., A. B. oraz L. S. naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres nie przekraczający 7 dni w myśl art. 157 par 2 kk.

Tj. za wykroczenie z art.: 86§1 kw.

orzeka

I. Obwinionego T. S. (1) uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to na podstawie art. 86 par 1 kw. wymierza karę grzywny w wysokości 600 (sześćset) złotych.

II. Zwalnia obwinionego od opłaty , koszty postępowania przejmuje na rachunek Skarbu Państwa.

Sygn. akt V W 1880/17

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu okoliczności ujawnionych w toku rozprawy głównej, Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 8 listopada 2016 r. o godz. 14:29 po Al. (...) od strony ul. (...) w kierunku ul. (...) poruszał się samochód marki S. o numerze rejestracyjnym (...), którym kierował T. S. (1). Pojazd znajdował się na drugim od prawej krawędzi pasie ruchu. W tym samym czasie T. K. prowadził autobus marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) i jechał od strony H. w kierunku ul. (...), zajmując drugi pas ruchu od prawej krawędzi jezdni. Na wszystkich jezdniach wjazdowych na skrzyżowanie z ul. (...) znajdują się znaki A-7 „ustąp pierwszeństwa". Autobus zbliżając się do ronda, przepuścił zjeżdżające z niego pojazdy i tramwaj, po czym wjechał na rondo. Zmienił pas ruchu na trzeci od lewej i kiedy opuszczał rondo – poruszając się z prędkością ok. 10-13 km/h, z prawej strony drogę zajechał mu samochód marki S.. Samochód marki S. jechał z prędkością większą niż autobus, zawartą w przedziale 10-22 km/h. Wskutek gwałtownego hamowania autobusu przewróciło się czworo jego pasażerów – A. J., A. K. (1), A. B. i L. S., doznając obrażeń ciała. Do kontaktu pomiędzy pojazdami nie doszło. Kierujący pojazdem marki S. oddalił się z miejsca zdarzenia. Kierowca autobusu zatrzymał się na przystanku za rondem, po czym wezwał Policję i pogotowie, a do czasu ich przyjazdu

pomagał pasażerom. Jeden z pasażerów wybiegł z autobusu, aby zatrzymać samochód marki S. – mężczyzna podbiegł do samochodu, ale ten odjechał.

W miejscu zdarzenia panowały dobre warunki pogodowe, świeciło słońce, a temperatura powietrza wynosiła +2°C. Powierzchnia asfaltowa była sucha, a natężenie ruchu kołowego i pieszego duże. Dopuszczalna prędkość wynosiła 50 km/h. W trakcie zdarzenia sygnalizacja świetlna nie działała prawidłowo z uwagi na brak zasilania. Kierowca autobusu był trzeźwy.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie:

1. notatek urzędowych – 18, 30
2. szkicu miejsca zdarzenia – k. 19, 109
3. protokołu z przebiegu badania stanu trzeźwości – k. 20
4. świadectwa wzorcowania – k. 21
5. protokołów oględzin – k. 22-23, 24-25
6. zapisu płyty CD – k. 29
7. zeznań świadka L. S. – k. 46v, 209-
8. zeznań świadka A. J. – k. 51v, 208-209
9. dokumentacji medycznej – k. 14-16, 54-58, 69-70
10. częściowo zeznań świadka Z. S. – k. 62v, 210-211
11. zeznań świadka A. K. (2) – k. 65v
12. zeznań świadka A. B. – k. 71v, 175
13. opinii sądowo – lekarskich – k. 76, 79
14. protokołu oględzin płyty CD – k. 87-88
15. dokumentacji zdjęciowej – k. 89, 113-114
16. zeznań świadka T. K. – k. 92v, 210
17. częściowo wyjaśnień obwinionego – k. 135, 175
18. diagramów sygnalizacji świetlnej – k. 101-104
19. pisma z Zarządu Dróg Miejskich – k. 106
20. zeznań świadka M. Ś. – k. 118v
21. opinii biegłych wraz z załącznikami – k. 121-131, 216-238, 274-275
22. zeznań świadka J. W. – k. 175

Obwiniony T. S. (2) w toku całego postępowania konsekwentnie nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W toku postępowania wyjaśniającego wskazał, że w dniu 8 listopada 2016 r. słońce ograniczało mu widoczność. Dodał, że kiedy wjeżdżał na skrzyżowanie, zobaczył jadący z jego lewej strony autobus. Tory ruchu obydwu pojazdów

przecinały się, dlatego też obaj kierujący gwałtownie zahamowali. T. S. (2) wskazał, że po zdarzeniu zjechał z ronda i zatrzymał się na Al. (...), tak aby nie tamować ruchu. Mężczyzna wskazał, że wysiadł z pojazdu, chcąc podejść do autobusu, jednakże ten odjechał. Dodał także, że jest kierowcą od 50 lat i nigdy nie miał żadnej kolizji, gdyż jeździ ostrożnie i z dozwoloną prędkością.

Obwiniony stawił się na rozprawę i skorzystał z prawa do odmowy składania wyjaśnień.

Sąd zważył, co następuje:

Uwzględniając przeprowadzone i ujawnione w sprawie dowody, Sąd uznał, iż potwierdziły one ponad wszelką wątpliwość sprawstwo i winę T. S. (2) w odniesieniu do przypisanego mu czynu.

W ocenie Sądu wyjaśnienia obwinionego T. S. (2) tylko w części zasługują na obdarzenie ich wiarą. Sąd ocenił jako wiarygodnie jedynie wyjaśnienia dotyczące okoliczności niespornych – czasu i miejsca zdarzenia, jak również jego skutków. Są one bowiem spójne z pozostałym materiałem dowodowym, w szczególności z zeznaniami świadka T. K.. Jednakże pozostałe okoliczności zdarzenia przedstawione przez obwinionego nie znalazły aprobaty Sądu, a jego wyjaśnienia w części, w której zaprzeczał on swojemu sprawstwu stanowią w ocenie Sądu jedynie linię obrony przyjętą przez T. S. (2) w celu uniknięcia odpowiedzialności za popełnione wykroczenie.

Sąd uznał jako wiarygodne w całości zeznania świadka T. K., ponieważ są one rzeczowe, konkretne i spójne. Świadek ten potwierdził czas i miejsce zdarzenia. Wskazał, że w dniu zdarzenia jechał ul. (...) w kierunku Al. (...) i zajmował środkowy pas ruchu. Dodał również, że tego dnia sygnalizacja świetlna nie działała, warunki drogowe były dobre, a słońce nie ograniczało widoczności. Świadek zeznał, że zatrzymał się przed wjazdem na rondo i przepuścił wszystkie zjeżdżające z niego samochody. Następnie zaś wjechał na skrzyżowanie, zmieniając pas ruchu na drugi od prawej i będąc na rondzie przepuścił przejeżdżający tramwaj. T. K. wskazał, że pomimo iż miał pierwszeństwo, rozejrzał się czy nic nie jedzie z prawej strony i czy nie znajdują się piesi. Następnie wjechał do połowy pasa ruchu przecinającego jego tor jazdy, gdzie nagle pojawił się samochód osobowy – „zbliżał się jadąc chyba pasem ruchu drugim od lewej, zauważyłem go na wysokości pierwszych drzwi autobusu. Ja nie jechałem szybko, może 10 km/h. Ja od razu zahamowałem, ten samochód po prostu nie zwalniając, wykonał manewr wymijający i zatrzymał się kawałek dalej przy prawym pasie na rondzie." Świadek wskazał, że wskutek gwałtownego hamowania, pasażerowie autobusu poupadali. Po zatrzymaniu pojazdu na przystanku za rondem, T. K. poprosił jednego z pasażerów, aby ten zatrzymał samochód marki S., a następnie wezwał Policję i pogotowie i zaczął udzielać pomocy pasażerom.

Sąd dał również wiarę zeznaniom świadków L. S., A. J., A. K. (2), A. B., M. Ś. i J. W., gdyż są one spójne i wzajemnie się uzupełniają. Korespondują z pozostałym zebranym w sprawie materiałem dowodowym, w tym także z zeznaniami świadka T. K., stanowiąc ich rzeczowe dopełnienie.

Sąd natomiast tylko w części dał wiarę zeznaniom świadka Z. S.. Treść zeznań tego świadka pozostaje bowiem w oczywistej sprzeczności z relacjami przedstawionymi przez w/w świadków, jak również z treścią pisma z Zarządu Dróg Miejskich. Z. S. twierdziła bowiem, że w czasie zdarzenia działała sygnalizacja świetlna. Oczywiście rozbieżna z pozostałym materiałem dowodowym jest także powoływana przez świadka okoliczność dotycząca zachowania obwinionego po wystąpieniu zdarzenia – mianowicie, że zatrzymał on pojazd i wysiadł z niego aby sprawdzić co się stało.

Przeprowadzone na rozprawie głównej dowody w postaci dokumentów, 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. Sąd nie znalazł powodów, które podważałyby ich wiarygodność. W związku z powyższym uczynił je podstawą dokonanych w niniejszej sprawie ustaleń faktycznych.

Ze względu na charakter sprawy, kluczową rolę w ocenie działania obwinionego miała opinia biegłego J. K., którą Sąd w całości podzielił. Opinia ta jest wszakże jasna, pełna, wewnętrznie spójna, a nadto została przygotowana przez osobę posiadającą wiadomości specjalne o wieloletnim stażu zawodowym.

Przedmiotowe zdarzenie polegało na intensywnym hamowaniu autobusu, w wyniku którego ucierpiało kilku jego pasażerów. Hamowanie było natomiast działaniem obronnym, podjętym w celu uniknięcia kolizji z wjeżdżającym na skrzyżowanie samochodem marki S..

Podczas zdarzenia nie działał system sygnalizacji świetlnej, co oznacza że pierwszeństwo przejazdu w przedmiotowym stanie faktycznym przysługiwało kierowcy autobusu. Wobec tego, wystąpienie stanu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu było skutkiem nieustąpienia temu pojazdowi pierwszeństwa przez obwinionego. T. S. (2) nie zastosował się do obowiązującego go znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa", czym naruszył obowiązek stosowania się do znaków drogowych, zapisany w art. 5 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Przedmiotowe zdarzenie wystąpiło na skrzyżowaniu, zatem na każdym z kierujących spoczywał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności (art. 25 ust. 1 P.). T. S. (2) nie wypełnił tego obowiązku. Całkowicie odmiennie należy natomiast ocenić działanie kierującego autobusem – mężczyzna ten bowiem w pierwszej kolejności podjął działania obronne, ukierunkowane na uniknięcia kolizji. Ponadto, zgodnie z art. 4 P., miał on prawo liczyć, że kierujący samochodem marki S. zastosuje się do przepisów ruchu drogowego, udzielając mu pierwszeństwa przejazdu. Powyższa okoliczność usprawiedliwia konieczność gwałtownego hamowania autobusu. Podkreślić w tym miejscu należy, że T. S. (2) poruszał się z niewielką prędkością, wobec czego miał on możliwość zatrzymania pojazdu na stosunkowo krótkim odcinku drogi - to z kolei mogło mieć wpływ na zbyt późne rozpoznanie zagrożenia przez kierującego autobusem.

Okoliczność, że obwiniony po zdarzeniu zatrzymał pojazd niewątpliwie świadczy o rozpoznaniu niebezpieczeństwa. Jednakże mimo to, mężczyzna oddalił się z miejsca zdarzenia, nie sprawdzając jego skutków. Nie sposób także uznać, że T. S. (2) nie dostrzegł autobusu, który przerwał kurs i zatrzymał się na przystanku.

Podczas analizowanego zdarzenia nie można zarzucić kierowcy autobusu naruszenia przepisów ruchu drogowego czy też spóźnionej reakcji obronnej. Po rozpoznaniu zagrożenia wykonał on manewr hamowania z intensywnością konieczną dla uniknięcia uderzenia w bok samochodu marki S..

Zapis monitoringu wskazuje na niekorzystny dla obwinionego kierunek padania promieni słonecznych i ich wysokie natężenie – okoliczność ta mogła mu utrudnić obserwację kierunku, z którego nadjeżdżał autobus. Konsekwencją tego mogło być zbyt późne dostrzeżenie kolizyjnego ruchu autobusu. Ponadto, zachowanie obwinionego, polegające na opuszczeniu miejsca zdarzenia bez sprawdzenia jego skutków i nie wypełniając obowiązków określonych w art. 44 P. jest przejawem błędnej taktyki jego jazdy.

Jak już zostało podkreślone, Sąd w całości uznał opinię za zasadną i na jej podstawie poczynił ustalenia faktyczne. Konkluzje biegłego zawarte w opinii Sąd uznał za w pełni jasne i poparte materiałem dowodowym. Pozostałe zebrane w sprawie dowody w postaci dokumentów również stanowiły wiarygodny dowód w sprawie, bowiem ani ich autentyczność ani prawdziwość treści nie budziły wątpliwości. Nie były również kwestionowane przez strony.

Obwinionemu T. S. (2) zarzucono popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 kw.

Zachowanie sprawcy naruszającego wskazany przepis art. 86 § 1 kw polega na niezachowaniu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu należytej ostrożności, czego następstwem jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wykroczenie określone w dyspozycji komentowanego przepisu ma charakter powszechny i materialny, a więc może je popełnić każdy uczestnik ruchu drogowego zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie. Jego skutkiem jest zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W tym miejscu należy także zwrócić uwagę na przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z jej 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. Zasada ostrożności w ruchu drogowym ma szerokie znaczenie i może się odnosić do różnych sytuacji. Należyta ostrożność

jest wymagana szczególnie przy przejazdach przez skrzyżowanie, przy wyprzedzaniu, włączaniu się do ruchu. Bezpieczeństwo ruchu wymaga przestrzegania wszystkich sformalizowanych zasad, a także ostrożności wynikającej z potrzeb życia, z konkretnej sytuacji (zob. K. Buchała, Przestępstwa i wykroczenia..., s. 121-123). Pomocna jest tu zasada ograniczonego zaufania, która podpowiada zachowanie szczególnej ostrożności w różnych sytuacjach, nie tylko formalnego przestrzegania reguł ruchu i oznakowań drogi. Trafnie podkreślił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 29 kwietnia 2003 r., III KK 61/03, OSNwSK 2003, poz. 886, że dla odpowiedzialności z tego przepisu konieczne jest ustalenie, iż sprawca nie zachował „należytej ostrożności", a więc takiej, jaka była wymagana w danej sytuacji. Każdy uczestnik ruchu drogowego jest obowiązany do zachowania ostrożności, czyli do „postępowania uważnego, przezornego, stosowania się do sytuacji istniejącej na drodze". W niektórych sytuacjach ustawa wymaga ostrożności szczególnej, a więc większej niż zwykłe wymagania. Szczególna ostrożność to „ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestników ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie". Należyta ostrożność jest wymagana szczególnie przy przejazdach przez skrzyżowanie, przy wyprzedzaniu, przy omijaniu.

Ponadto, zgodnie z art. 5 ust. 1 P. uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Art. 25 ust. 1 w/w ustawy stanowi natomiast, że kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo.

Jako ostatni, należy przytoczyć art. 44 P., zgodnie z którym kierujący pojazdem w razie uczestniczenia w wypadku drogowym jest obowiązany: 1) zatrzymać pojazd, nie powodując przy tym zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego; 2) przedsięwziąć odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w miejscu wypadku; 3) niezwłocznie usunąć pojazd z miejsca wypadku, aby nie powodował zagrożenia lub tamowania ruchu, jeżeli nie ma zabitego lub rannego; 4) podać swoje dane personalne, dane personalne właściciela lub posiadacza pojazdu oraz dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku. Jeśli natomiast w wypadku jest zabity lub ranny, kierujący pojazdem obowiązany jest ponadto udzielić niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwać zespół ratownictwa medycznego i Policję, nie podejmować czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku, jak również pozostać na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie zespołu ratownictwa medycznego lub Policji wymaga oddalenia się - niezwłocznie powrócić na to miejsce.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie Sądu należało uznać obwinionego za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, albowiem jego zachowanie wyczerpuje znamiona wykroczenia przewidzianego w art. 86 § 1 kw. W ocenie Sądu zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie pozostawia wątpliwości w zakresie winy T. S. (2), która została udowodniona. Obwiniony jest osobą dorosłą, poczytalną i jako uczestnik ruchu drogowego obowiązaną do zaznajomienia się i przestrzegania jego przepisów. Obwiniony winien zachowywać się na drodze zgodnie z przepisami i zasadami, które jest obowiązany przestrzegać.

Dokonując wymiaru kary Sąd kierował się dyrektywami wymiaru kary z art. 33 kw. Sąd brał zatem pod uwagę stopień społecznej szkodliwości czynu i cele kary w zakresie społecznego oddziaływania, a także cele zapobiegawcze i wychowawcze, które ma ona osiągnąć w stosunku do obwinionego. Sąd wziął również pod uwagę rodzaj i rozmiar szkód wyrządzonych wykroczeniem, stopień winy i zachowanie obwinionego.

Wykroczenie wskazane w art. 86 § 1 kw zagrożone jest karą grzywny. Orzeczona wobec obwinionego kara grzywny w wysokości 600 zł zdaniem Sądu jest odpowiednia do stopnia społecznej szkodliwości czynu obwinionego i stopnia jego zawinienia i stanowić będzie dolegliwość o charakterze represyjno - wychowawczym, zapobiegającym w przyszłości ponownemu łamaniu przez obwinionego porządku prawnego. Dodać należy, iż w sytuacji, gdy maksymalna sankcja karna za powołane wyżej wykroczenie wynosi w związku z art. 24 § 1 kw 5.000 zł grzywny, kara 600 zł grzywny nie

jest karą surową. Należy też pamiętać, że wymierzanie kary jeszcze łagodniejszej byłoby zupełnie nieadekwatne do stopnia naruszenia jakiego dopuścił się obwiniony. Sąd jest zdania, iż poprzez orzeczenie względem obwinionego kary grzywny, w głównej mierze zrealizowane zostaną cele prewencji indywidualnej, która ma na celu przede wszystkim powstrzymanie sprawcy od tego typu zachowań w przyszłości, ale także prewencji generalnej, której zadaniem jest kształtowanie świadomości prawnej społeczeństwa i utwierdzanie jego prawidłowych postaw wobec prawa.

Mając na uwadze względy słuszności, Sąd zwolnił obwinionego od opłaty i kosztów postępowania , przejmując je na rachunek Skarbu Państwa.

Mając powyższe na względzie orzeczono jak w sentencji.