

Sygn. akt VW 4205/17

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 czerwca 2019 r.

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

w składzie:

**Przewodniczący SSR Klaudia Milek**

Protokolant: Tomasz Janiak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach : 6.03, 19.07, 31.07, 7.08, 4.10, 30.10, 5.11.2018 roku , 24.01, 11.04, 23.05, 29.05, 11.06.2019 roku sprawy, przeciwko M. B. s. M. i B. ur. (...) w W.

obwinionego o to że:

W dniu 05 września 2016 r. ok. godz. 17:00 w W. w al. (...) naruszył zasady przewidziane w art. 19 ust. 1 (...) w ten sposób że, kierował samochodem marki F. nr rej. (...) z prędkością nie zapewniającą panowania nad pojazdem w wyniku czego zjechał do prawej krawędzi jezdni a następnie na pobocze i chodnik czym zmusił pieszego p. D. M. do przyspieszenia kroku w celu uniknięcia potrącenia a następnie uderzył w ogrodzenie posesji nr (...) uszkadzając je, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

tj. za wykroczenie z art. 86§1 KW w zw. z art. 19 ust. 1 Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym, (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, zm.: Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151; Dz. U. z 2011 r. Nr 222, poz. 1321; Dz. U. z 2012 r., poz. 951).

orzeka

I. Obwinionego M. B. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to na podstawie art. 86 par 1 kw. wymierza karę grzywny w wysokości 400 ( czterysta) złotych.

II. Zasądza od obwinionego 40 ( czterdzieści) złotych tytułem opłaty , obciąża go w części kosztami postępowania w sprawie w kwocie 1169, 06 zł ( tysiąc sto sześćdziesiąt dziewięć złotych , sześć groszy)

Sygn. akt V W 4205/17

## UZASADNIENIE

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

W dniu 5 września 2016 r. ok. godz. 17:00 M. B. prowadził samochód marki F. o numerze rejestracyjnym (...). Jechał on Al. (...) z kierunku Placu (...) w stronę Dworca (...). Mężczyzna poruszał się z prędkością nie mniejszą niż 67 km/h. Kiedy zbliżał się do przejścia dla pieszych, zobaczył zatrzymujące się przed nim pojazdy. Rozpoczął manewr hamowania, jednakże samochód nie wytracał prędkości w tempie, w jakim oczekiwał tego kierowca. Aby uniknąć zderzenia, M. B. podjął decyzję, aby skręcić w prawo i zjechać z jezdni. Następnie obwiniony przejechał przez trawnik i chodnik, aż w końcu uderzył w ogrodzenie na wysokości posesji nr (...) na Al. (...). Manewr wykonywany przez obwinionego zmusił pieszego – D. M. do przyspieszenia kroku, w celu uniknięcia potrącenia.

W czasie kolizji padał lekki, przelotny deszcz, a temperatura powietrza wynosiła ok. 15-16°C. W miejscu zdarzenia obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie:

1. pisma – k. 1
2. zdjęć – k. 2, 135
3. wydruku z bazy (...) k. 7-8
4. zeznań świadka D. M. – k. 12, 65
5. kserokopii prawa jazdy obwinionego – k. 13
6. umowy kupna – sprzedaży samochodu – k. 14
7. częściowo wyjaśnień obwinionego – k. 17, 65
8. notatki urzędowej – k. 20
9. opinii biegłego wraz z załącznikami – k. 70-88, 96-99, 120-122, 166-167, 181-182, 189-193
10. pisma – k. 134
11. częściowo zeznań świadka K. B. – k. 140-141
12. zapisu płyty CD – k. 164.

Obwiniony M. B. w toku całego postępowania konsekwentnie nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W toku postępowania wyjaśniającego wskazał, że w dniu 5 września 2016 r. wracał z pracy i na odcinku pomiędzy Placem (...) a Dworcem (...) poruszał się z prędkością 50 km/h. Prędkość ta wynikała z panujących tego dnia, złych warunków atmosferycznych. Obwiniony wskazał, że na wysokości posesji nr (...) stracił panowanie nad pojazdem – „z niewidomych mi przyczyn mój pojazd nie reagował na podjęte przeze mnie hamowanie”. M. B. wskazał, że następnie przejechał przez pas zieleni i z niedużą prędkością wjechał w ogrodzenie. Dodał, że podczas całego przebiegu zdarzenia piesi znajdowali się w odległości ok. 30-40 m i stali na przystanku, oczekując na autobus. Dodał jednocześnie, że „na chodniku i w pobliżu mojego pojazdu nie było osób pieszych, które mogłyby być tym zdarzeniem zagrożone”. Obwiniony wyjaśnił, że dokładnie pamięta przebieg całego zdarzenia, ponieważ dołożył wszelkich starań, aby nikomu nic się nie stało. M. B. podkreślił również, że w wyniku zdarzenia nikt nie doznał żadnych obrażeń – „ponieważ nikomu nic się nie stało, pojazd z miejsca zdarzenia usunąłem we własnym zakresie”. W końcowym stanowisku podniósł, że po konsultacji z mechanikiem dowiedział się, że prawdopodobną przyczyną zdarzenia była awaria układu hamulcowego.

Obwiniony stawiał się na rozprawę i podtrzymał złożone wcześniej wyjaśnienia. Ponownie podkreślił, że z uwagi na panujące warunki atmosferyczne, jechał z prędkością nie większą niż 50 km/h.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Uwzględniając przeprowadzone i ujawnione w sprawie dowody, Sąd uznał, iż potwierdziły one ponad wszelką wątpliwość sprawstwo i winę M. B. w odniesieniu do przypisanego mu czynu.

W ocenie Sądu wyjaśnienia obwinionego M. B. tylko w części zasługują na obdarzenie ich wiarą. Sąd ocenił jako wiarygodnie jedynie wyjaśnienia dotyczące okoliczności niespornych – czasu i miejsca zdarzenia, jak również jego przebiegu i skutków. Są one bowiem spójne z pozostałym materiałem dowodowym, w szczególności z zeznaniami świadka D. M.. Jednakże pozostałe okoliczności zdarzenia przedstawione przez obwinionego, przede wszystkim przyczyna jego zaistnienia, nie znalazły aprobaty Sądu. Wyjaśnienia M. B. w części, w której zaprzeczał on swojemu

sprawstwu stanowią w ocenie Sądu jedynie linię obrony przyjętą w celu uniknięcia odpowiedzialności za popełnione wykroczenie.

Sąd uznał jako wiarygodne w całości zeznania świadka D. M., ponieważ są one rzeczowe, konkretne i spójne. Świadek ten potwierdził czas i miejsce zdarzenia. Wskazał, że w dniu kolizji poruszał się jako pieszy i znajdował na chodniku wzdłuż jezdni Al. (...). Zeznał, że w pewnej chwili zobaczył przed sobą samochód, który z dużą prędkością wjechał na pas zieleni i kierował się w jego stronę. Dodał, że nie zna powodu, dla którego kierowca przedmiotowego pojazdu znalazł się poza jezdnią. Świadek podniósł również, że aby uniknąć potrącenia musiał podbiec do przodu, a wtedy samochód marki F. wjechał na chodnik i uderzył w ogrodzenie. D. M. wskazał także, że w czasie zdarzenia w przedmiotowym miejscu nie było sygnalizacji przed przejściem dla pieszych. Dodał także, że „do tej pory nie ma sygnalizacji świetlnej, teraz są tylko takie żółte światła ostrzegawcze”.

Sąd obdarzył walorem wiarygodności zeznania świadka D. M., albowiem są one rzeczowe, spójne i logiczne. W znacznej części korespondują także z wyjaśnieniami obwinionego i opinią biegłego. W tym miejscu należy również wskazać, że w/w świadek jest osobą obcą dla obwinionego, która powzięła informacje o zdarzeniu wskutek zupełnie przypadkowej obecności w jego miejscu.

Sąd dał wiarę również zeznaniom świadka K. B. w zakresie wskazanych przez niego uszkodzeń pojazdu marki F.. Wskazał on bowiem, że kupił uszkodzony samochód obwinionego i sprzedał go po 2-3 tygodniach. Świadek zeznał, że nie naprawiał samochodu i sprzedał go w takim samym stanie w jakim go nabył. Dodał, że „w obrębie przodu były jakieś uszkodzenia (...) był uszkodzony zderzak, reflektor. Nic mi nie wiadomo o innych uszkodzeniach tego pojazdu. Nie przypominam sobie innych uszkodzeń”.

Zeznania K. B. są konkretne i rzeczowe. Świadek ten w bezstronny i obiektywny sposób przedstawił posiadany zasób wiedzy. Ponadto, jest on osobą obcą zarówno dla obwinionego, jak i świadka. Nie jest zatem osobiście zaangażowany w sprawę i nie zależy mu na jej konkretnym rozstrzygnięciu.

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 zjechaniu samochodu marki F. z jezdni, przejechaniu przez trawnik, a następnie chodnik i uderzeniu w ogrodzenie posesji o adresie Al. (...) w W.. Miejsce uderzenia przedmiotowego pojazdu znajduje się w pobliżu oznakowanego przejścia dla pieszych. Do kolizji doszło podczas deszczu o małej intensywności.

W odniesieniu do wyjaśnień obwinionego, w pierwszej kolejności wskazać należy, że od wielu lat obowiązkowym wyposażeniem samochodów osobowych jest układ (...). Jego zadaniem jest zapobieganie utracie przyczepności między kołami pojazdu, a podłożem podczas hamowania. Dzięki temu, w przypadku większości nawierzchni, możliwe jest uzyskanie maksymalnych możliwych wartości opóźnienia hamowania, bez doprowadzenia do poślizgu. Jednakże główną zaletą tego układu jest, że podczas intensywnego hamowania przy (zapewnionym przez układ (...)) braku poślizgu kół, możliwe jest sterowanie torem ruchu pojazdu, tj. zmiana kierunku jazdy. Pozwala to, nawet przy hamowaniu z maksymalną siłą nacisku na pedał hamulca, na ominięcie przeszkody.

Obwiniony wskazał, że samochód nie zareagował na podjęte przez niego hamowanie. Sytuacja taka jest charakterystyczna przy uaktywnieniu systemu (...) hamowanie występuje, jednakże z intensywnością dostosowaną do występującej przyczepności, co może być zaskakujące dla kierującego. Dzięki ograniczeniu przez układ (...) siły hamującej, obwiniony był w stanie zmienić tor jazdy i zjechać na prawo. Odnosząc się do wyjaśnień M. B. należy

podkreślić, że wykonanie takiego manewru nie byłoby możliwe w przypadku awarii układu (...) i zablokowaniu – hamowaniu z poślizgiem kół przedniej osi.

W momencie zdarzenia M. B. poruszał się samochodem marki F., który został wyprodukowany w 2009 r. Jego stan w dniu zdarzenia był co najmniej dobry, a wartość – na dzień 25 listopada 2016 r. wynosiła 13.400,00 zł. Ponadto, w dniu 16 czerwca 2016 r. pojazd przeszedł pomyślnie obowiązkowe badanie techniczne.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz znając niezawodność układów hamulcowych współczesnych samochodów osobowych, można niemalże wykluczyć, aby przyczyną braku skuteczności podjętego przez obwinionego hamowania była awaria układu hamulcowego.

W tym miejscu konieczne należy odnieść się do warunków atmosferycznych, jakie panowały podczas przedmiotowej kolizji. Z uwagi na przelotny, słaby deszcz w trakcie zdarzenia nawierzchnia drogi była mokra, a takie mało intensywne opady nie zmywają zanieczyszczeń z jezdni. Pozostawiają je natomiast rozmiękczone i rozsmazane. W takich sytuacjach występuje relatywnie bardzo mała przyczepność między oponami a nawierzchnią jedni.

Zasługującą na uwzględnienie jest okoliczność, że obwiniony rozpoczął intensywne hamowanie kiedy dostrzegł, że samochody znajdujące się przed nim zatrzymały się przed przejściem dla pieszych. Jednakże występująca na drodze niska przyczepność pomiędzy oponami, a nawierzchnią jedni mogła zaskoczyć M. B. małą skutecznością podjętego manewru. W takiej sytuacji działania kierującego wykonywane są na zasadzie odruchu i zazwyczaj polegają na mocniejszym nacisku na hamulec. Jednakże taka reakcja, w żaden sposób nie przekłada się na zmianę skuteczności hamowania.

Należy podkreślić, że odruch obronny w postaci hamowania jest pierwszą reakcją na wystąpienie stanu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, a dopiero później kierowca podejmuje próbę zmiany kierunku ruchu i rozpoczyna manewr omijania. Ten drugi manewr obronny został wykonany przez obwinionego stosunkowo bezpiecznie. W niniejszej sytuacji, po rozpoczęciu wywierania nacisku na pedał hamulca, pełna siła hamująca została rozwinięta w czasie ok. 0,2 sekundy. Najbardziej prawdopodobnym jest, że obwiniony rozpoznał nieskuteczność hamowania i zaczął skręcać w prawo nie wcześniej niż po upływie 1 sekundy od momentu naciśnięcia na hamulec. W czasie tej 1 sekundy samochód marki F. był hamowany z opóźnieniem takim, jakie przyjmuje się za minimalne na mokrej nawierzchni asfaltowej, tj.  $4 \text{ m/s}^2$ . Następnie pojazd przejechał czterema kołami przez krawężnik – był to odcinek o długości ok. 3 m, a prędkość zmniejszała się z opóźnieniem  $6 \text{ m/s}^2$ . Po opuszczeniu jezdni, aż do miejsca zatrzymania na ogrodzeniu, samochód obwinionego przejechał co najmniej 30 m. W związku z powyższym, pozostałe 27 m samochód obwinionego przejechał z opóźnieniem  $3 \text{ m/s}^2$ . Analizując uszkodzenia powstałe na ogrodzeniu i samochodzie, najbardziej prawdopodobnym jest, że w chwili początkowej uderzenia, prędkość samochodu marki F. wynosiła 5 km/h, a zatem w chwili rozpoczęcia hamowania przez M. B., jego prędkość początkowa wynosiła nie mniej niż 67 km/h.

Podkreślenia wymaga okoliczność, że obwiniony miał wiedzę o panujących, niekorzystnych warunkach drogowych. Dwukrotnie wyjaśniał bowiem, że poruszał się z prędkością 50 km/h „ze względu na panujące tego dnia złe warunki atmosferyczne” (wyjaśnienia obwinionego w toku postępowania wyjaśniającego, k. 17), „jechałem z prędkością nie większą niż 50 km/h z uwagi na panujące warunki atmosferyczne” (wyjaśnienia złożone na rozprawie, k. 65). Z przytoczonych powyżej wypowiedzi wynika jednoznacznie, że M. B. nie dostosował prędkości do tych warunków, albowiem prędkość 50 km/h była maksymalną prędkością dopuszczalną administracyjnie w miejscu i porze zdarzenia, ale dla optymalnych warunków drogowych.

Wyjaśnienia obwinionego dotyczące tego z jaką prędkością się poruszał, świadczą o błędnej taktyce jego jazdy. Z wypowiedzi M. B. płynie bowiem jasny przekaz, że gdyby nie złe warunki drogowe, poruszałby się z prędkością większą od dopuszczalnej. Ponadto, upatrywanie przyczyn zdarzenia w awarii układu hamulcowego może wynikać z niezajomości funkcjonowania układu zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania (...).

W przedmiotowej sprawie nie jest spornym tor ruchu zrealizowany przez obwinionego ani warunki atmosferyczne panujące w czasie zdarzenia. Na skutek hamowania przed oznakowanym przejściem dla pieszych pojazdów poprzedzających samochód marki F., obwiniony także podjął takie działanie. Okazało się ono bezskuteczne, dlatego aby uniknąć zderzenia, M. B. skręcił w prawo i poprzez trawnik, a następnie chodnik, wjechał w ogrodzenie. Należy wykluczyć, aby brak skuteczności hamowania mógł być spowodowany nieprawidłowym działaniem układu hamulcowego. Należy natomiast wywnioskować, że przedmiotowa kolizja wystąpiła z powodu poruszania się obwinionego z prędkością nie dostosowaną do panujących warunków drogowych, tj. obniżonej przyczepności opon do nawierzchni jezdni i sytuacji drogowej – mianowicie, zbliżaniu się pojazdów do oznakowanego przejścia dla pieszych.

Wjazd samochodu obwinionego na chodnik niewątpliwie mógł stanowić bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa poruszających się po nim pieszych. Zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy, przedstawia w tym zakresie dwie sprzeczne ze sobą relacje – obwinionego i świadka D. M.. Jednakże w tej kwestii Sąd dał wiarę zeznaniom świadka, a wyjaśnienia M. B. ocenił jedynie jako jego linię obrony.

Reasumując, przebieg zdarzenia był zbliżony do przedstawionego przez obwinionego, jednak należy wykluczyć, aby w chwili wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu prędkość samochodu marki F. mogła być mniejsza od dopuszczalnej. Można z całą pewnością stwierdzić natomiast, że prędkość ta na pewno nie była dostosowana do warunków panujących podczas zdarzenia. Wykluczyć należy również, że przyczyną braku reakcji samochodu na wywierany przez obwinionego nacisk na pedał hamulca była awaria układu hamulcowego. Opis sytuacji przedstawiony przez obwinionego wskazuje bowiem na uaktywnienie układu blokującego (...), a nie na jakąkolwiek usterkę układu hamulcowego.

Aby samochód przestał hamować musiałoby dojść do rozszczelnienia układu hydraulicznego. Musiałoby się tak stać jednocześnie w dwóch obwodach tego układu. Biorąc pod uwagę niezawodność współczesnych konstrukcji okoliczność taką należy wykluczyć. Obwiniony deklarował, że naciskał na pedał hamulca. W takiej sytuacji jedyną przyczyną braku hamowania musiałoby być rozszczelnienie obu obwodów układu hamulcowego, jednakże takie sytuacje nie zdarzają się we współczesnych samochodach. Celem wyjaśnienia, należy doprecyzować, że rozszczelnienia elastycznego przewodu hamulcowego się zdarzają, jednakże nie od razu na dwóch obwodach.

Odnosząc się natomiast do okoliczności, że M. B. konsultował usterkę z mechanikiem, należy wskazać, że nie została ona w żaden sposób udokumentowana. Ponadto, w przypadku zdarzenia jak w sprawie niniejszej taka usterka nie zostałaby jednoznacznie zidentyfikowana. Należy również zwrócić uwagę na jeszcze jedną okoliczność – w dniu 16 czerwca 2016 r., czyli niespełna 3 miesiące przed zdarzeniem, pojazd obwinionego przeszedł pomyślnie obowiązkowe badanie techniczne. Podczas wykonywanego okresowo badania dopuszczającego do ruchu obowiązkową czynnością jest sprawdzenie szczelności układu hamulcowego, jak również stanu połączeń oraz przewodów. W przypadku jakichkolwiek podejrzeń co do trwałości tych elementów, np. dostrzegalnej korozji przewodów, przetarć lub pęknięć przewodów elastycznych, lub ujawnienia takich usterek, pojazd nie jest dopuszczony do ruchu. Usterki takie mogą co prawda występować, jednakże w samochodach starszych niż pojazd obwiniony - musiałyby być to kilkudziesięcioletnie pojazdy. Warto także wskazać, że jeszcze przed wprowadzeniem układu (...) najbardziej prymitywne samochody posiadały dwuobwodowe układy hamulcowe. Cechą układu (...) jest to, że mimo rozwijania coraz większego nacisku na pedał hamulca, nie występuje żaden wzrost intensywności hamowania. Jest to odbierane przez zaskoczonych takim faktem kierujących jako awaria układu, jednakże w rzeczywistości hamowanie jest wykonywane z maksymalną możliwą intensywnością, która nie powoduje utraty przyczepności. Dzięki temu możliwe jest sterowanie kierownicą. Należy zatem z całą pewnością i przekonaniem stwierdzić, że w niniejszej sprawie nie miała miejsca jakakolwiek awaria układu hamulcowego - uaktywnił się jedynie system (...). Jak już zostało zaznaczone, awaria taka nie mogła mieć miejsca, ani tym bardziej nie mogła się sama usunąć. Nie jest bowiem możliwe, aby przy zaistnieniu takiej awarii, układ samoistnie wrócił do prawidłowego funkcjonowania.

W tym miejscu należy wskazać, że obwiniony zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych miał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, rozumianej zgodnie z art. 2 pkt 22 P.. Szczególna ostrożność zdefiniowana w przytoczonym wyżej przepisie łączy dwie kwestie - kwestię zachowania uczestnika ruchu oraz kwestię prowadzenia

przez niego obserwacji. Istotne jest aby między tymi dwoma czynnikami, czyli działaniem i obserwacją, zachodziła relacja umożliwiająca skuteczne dostosowywanie działań uczestnika ruchu do zmieniającej się sytuacji drogowej. W niniejszej sprawie nie można co prawda jednoznacznie stwierdzić, że przyczyną zdarzenia była niewłaściwa obserwacja M. B. i jego działanie. Można natomiast z całą pewnością stwierdzić, że obwiniony podjął działania niewłaściwie dostosowane do zmieniającej się sytuacji drogowej.

Należy w tym miejscu także zaznaczyć, że Sąd pozytywnie ocenił manewr obronny wykonany przez obwinionego, który polegał na zmianie kierunku ruchu pojazdu, albowiem w przypadku utrzymywania pierwotnego kierunku jazdy, zagrożenie było potencjalnie znacznie większe niż w przypadku zjazdu na pobocze. Przypominając - pierwszym najczęściej podejmowanym działaniem obronnym jest hamowanie – zazwyczaj nie jest ono powstrzymywane aż do całkowitego zatrzymania pojazdu, a dopiero w drugiej kolejności podejmowana jest próba zmiany kierunku jazdy. Wobec tego manewr obronny został podjęty prawidłowo. Obwiniony rozpoznał wystąpienie zagrożenia stanu bezpieczeństwa ruchu, polegającego na możliwości uderzenia w poprzedzający pojazd, który zatrzymał się przed przejściem dla pieszych. Zatem, gdyby obwiniony nie podjął działań obronnych, najprawdopodobniej doszłoby do uderzenia w poprzedzający samochód, który to z kolei uległby przemieszczeniu na przejście dla pieszych, na którym mogli się już znajdować piesi.

Wobec powyższego uderzenie obwinionego w ogrodzenie nie może być interpretowane jako skutek niezachowania szczególnej ostrożności. Wykonane przez niego działanie obronne wskazuje bowiem na to, że obwiniony zachował ową szczególną ostrożność, wynikającą z art. 26 ust. 1 P.. Jednakże sama konieczność podjęcia działań obronnych oraz jej skutki świadczą o tym, że M. B. poruszał się z prędkością niedostosowaną do panujących warunków drogowych, a jego działanie naruszyło dyspozycję art. 19 ust. 1 i art. 20 ust. 1 P..

Nieskuteczność działań obronnych w postaci hamowania wynikała z błędnej taktyki jazdy obwinionego. Poruszał się on bowiem ze zbyt dużą prędkością w panujących warunkach drogowych. Zgodnie natomiast z art. 19 ust. 2 pkt 3 P. kierujący ma obowiązek poruszać się z taką prędkością, która umożliwia zatrzymanie pojazdu w przypadku hamowania pojazdu poprzedzającego. Prędkość, którą rozwijał M. B. niewątpliwie nie zapewniła spełnienia przez niego tego warunku. To zachowanie obwinionego Sąd ocenił jako nieprawidłowe. Trzeba natomiast jednoznacznie stwierdzić, że w zaistniałej sytuacji, mając na uwadze możliwe potencjalne zagrożenia, decyzja o zmianie kierunku jazdy była prawidłowym odruchem obwinionego. Błędna taktyka jazdy wynikała z niedostosowania prędkości do panujących warunków.

Reasumując, podczas przedmiotowego zdarzenia obwiniony poruszał się z prędkością niedostosowaną do panujących warunków atmosferycznych i nie wypełnił ciężących na nim obowiązków związanych ze zbliżaniem się do oznakowanego przejścia dla pieszych. Analizując niniejsze zdarzenie, Sąd miał cały czas na uwadze znikome skutki zdarzenia. Obwiniony nie potrafił żadnego pieszego. Udało mu się także ominąć skrzynkę przyłącza elektrycznego. Nie wiadomo jednak w jakim stopniu było to przypadkiem, a w jakim wynikało to z techniki jazdy obwinionego.

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 M. B. 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, Przepięstwa 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, przeczornego, stosowania się do sytuacji istniejącej na drodze”. W niektórych sytuacjach ustawa wymaga ostrożności szczególnej, a więc większej niż zwykle 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. 19 ust. 1 i 2 P., kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Ponadto, kierujący pojazdem jest obowiązany: 1) jechać z prędkością nieutrudniająca jazdy innym kierującym; 2) hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia; 3) utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

Stosownie natomiast do treści art. 20 ust. 1, 1a i 2 P. prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5<sup>00</sup>-23<sup>00</sup> wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2 (prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h.), a w godzinach 23<sup>00</sup>-5<sup>00</sup> wynosi 60 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.

Jako ostatni, należy przytoczyć art. 26 ust. 1 P., zgodnie z którym kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

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 M. B., która została udowodniona. Obwiniony jest osobą dorosłą, poczytalną i jako uczestnik ruchu drogowego obowiązany 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 400 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 400 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.

Sąd zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa opłatę w wysokości 40 zł oraz obciążył go częścią kosztów sądowych w kwocie 1.169,06 zł.

Mając powyższe na względzie orzeczono jak w sentencji.