

Sygn. akt XI W 4718/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 lipca 2018 roku

Sąd Rejonowy dla Warszawy - Śródmieścia w Warszawie XI Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Łukasz Biliński

Protokolant: Paulina Adamska, Karolina Kowalczyk

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 23 sierpnia 2017 roku, 15 lutego 2018 roku, 6 kwietnia 2018 roku, 22 maja 2018 roku, 17 lipca 2018 roku w W.

sprawy **J. B.**

syna S. i I. z domu F.

urodzonego dnia (...) w G.

obwinionego o to, że:

w dniu 7 kwietnia 2016 r. około godz. 20:28 w W. na drodze publicznej w ruchu lądowym na ul. (...) naruszył zasady przewidziane w par. 5 ust. 5 zsd, w ten sposób, że kierując samochodem marki L. o nr. rej. (...) nie zastosował się do znaku A-7, nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi marki S. o nr. rej. (...) jadącemu na drodze z pierwszeństwem, w wyniku czego doprowadził do zderzenia z nim, powodując uszkodzenie obu pojazdów, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. za wykroczenie z art. 86 § 1 kw w zw. z § 5 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dn. 31 lipca 2002 r. (Dz. U. z dn. 12.10.2012),

I. obwinionego **J. B.** uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, stanowiącego wykroczenie z art. 86 § 1 kw i za to na podstawie art. 86 § 1 kw skazuje go, zaś na podstawie art. 86 § 1 kw w zw. z art. 24 § 1 i § 3 kw wymierza obwinionemu karę grzywny w wysokości 600 (sześćset) złotych;

II. na podstawie art. 119 § 1 kpw zasądza od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 2311,57 (dwa tysiące trzysta jedenaście i 57/100) złotych tytułem wydatków postępowania oraz kwotę 60 (sześćdziesiąt) złotych tytułem opłaty.

Sygn. akt XI W 4718/16

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego ujawnionego w toku rozprawy głównej Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 7 kwietnia 2016 roku około godziny 20:28 w W. kierujący pojazdem marki L. o numerze rejestracyjnym (...), J. B., wjeżdżał jezdnią jednokierunkową prowadzącą na Aleję (...) z ulicy (...). W tym samym czasie buspasem Aleję (...) z kierunku Rozbrat w kierunku Alei (...) jechał autobus marki S. numer (...) o numerze rejestracyjnym (...), którym kierował K. W.. Kierowany przez obwinionego pojazd marki L. wjechał na skrzyżowanie jezdni łączącej ulicę (...) z jezdnią Alei (...) podczas dojeżdżania do tego skrzyżowania autobusu numer (...). Obwiniony nie zatrzymał się przed znakiem poziomym P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” i w rezultacie kontynuowania jazdy wjechał, co najmniej lewym, przednim kołem na pas ruchu, po którym poruszał się wspomniany autobus. W skutek

tego doszło do kontaktu przedniej części lewego boku pojazdu marki L. z elementami przedniej części prawego boku autobusu. Prędkość autobusu w momencie dojeżdżania do miejsca kolizji wynosiła ok. 55-60 km/godz., natomiast prędkość pojazdu L. zawierała się między ok. 27 km/godz. a ok. 52 km/godz. W miejscu zdarzenia występowało małe natężenie ruchu kołowego, nawierzchnia była twarda i sucha, dopuszczalna prędkość wynosiła 80 km/h..

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowo wyjaśnień obwinionego J. B. (zapis audiowizualny rozprawy z dnia 23 sierpnia 2017 roku znajdujący się na płycie CD k. 168), zeznań świadka T. K. (k. 18, zapis audiowizualny rozprawy z dnia 23 sierpnia 2017 roku znajdujący się na płycie CD k. 168), zeznań świadka K. W. (k. 24, 206-207), notatki urzędowej (k. 1-4, 12), szkicu miejsca kolizji (k. 5), protokołów oględzin pojazdów (k. 6, 7), nagrania z monitoringu umieszczonego wewnątrz autobusu (k. 19) aktu szkody (k. 95-127), pisma z ZDM wraz z planem organizacji ruchu (k. 134, 135, 136), programu pracy sygnalizatorów (k. 136-140), opinii biegłego z załącznikami (k. 216-254), uzupełniającej ustnej opinii biegłego (zapis audiowizualny rozprawy z dnia 22 maja 2018 roku znajdujący się na płycie CD k. 278, k. 286-287v).

Obwiniony nie przyznał się do popełniania zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, że po godz. 20:00 wjeżdżał na Trasę Ł. w stronę W., tzw. „ślimakiem”. Wjazd kończył się ślepym pasem. Po lewej stronie znajdował się pas dla autobusów i dalej pasy dla pozostałych uczestników ruchu. Dalej wskazał, że wjechał na ślepy pas, gdyż widział nadjeżdżający z tyłu autobus i czekał, aż wyprzedzi on pojazd obwinionego. Następnie autobus jadący z dużą prędkością otarł się o przedni, prawy błotnik pojazdu obwinionego, w taki sposób, że zrobiła się z niego harmonijka. Obwiniony kategorycznie zaprzeczył, iż sam wjechał pod ww. autobus. Po wypadku zjawił się w niedługim czasie nadzór ruchu MZA, który chciał przekonać obwinionego do jego winy i spisania oświadczenia. Obwiniony za radą znajomego zdecydował się jednak na wezwanie Policji na miejsce zdarzenia. Dalej wyjaśniał, że po wezwaniu przyjechała załoga z panią policjantką, która miała zachowywać się wobec obwinionego nieprzyjemnie. Obwiniony zadzwonił po swojego znajomego (biegłego z zakresu ruchu drogowego), który przyjechał na miejsce zdarzenia i radził obwinionemu, żeby nie przyznawał się do winy, gdyż jego zdaniem, to autobus najechał na pojazd obwinionego, a nie odwrotnie. Oba pojazdy zdaniem obwinionego poruszały się równolegle. Czynności przeprowadzane przez Policję miały zakończyć się ok. godz. 00:30. W ocenie obwinionego tak długi czas przeprowadzanych czynności był dręczeniem jego osoby. Ponadto nikt nie chciał rozmawiać z obwinionym oraz nie dopuszczono go do oglądania w autobusie zapisu z monitoringu kamer umieszczonych wewnątrz przedmiotowego autobusu.

Sąd zważył, co następuje:

Za zgodną z prawdą uznano tę część wyjaśnień obwinionego, z której wynika, że w dniu zdarzenia kierował on pojazdem marki L. o numerze rejestracyjnym (...). Nadto na wiarę zasługuje wskazanie trasy, jaką obwiniony się poruszał oraz fakt, iż doszło do kontaktu obu pojazdów. W tej części wyjaśnienia obwinionego korespondują z uznanym za wiarygodny materiałem dowodowym w postaci zeznań świadków: T. K. oraz K. W..

W pozostałym zakresie wyjaśnienia obwinionego, w których nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu, nie zasługują na obdarzenie wiarą. W ocenie Sądu, stanowią one przyjętą linię obrony sprzeczną z pozostałym wiarygodnym materiałem dowodowym, w szczególności zeznaniami świadka K. W., treścią nagrania z kamery monitoringu zainstalowanej w autobusie oraz opinią biegłego J. K. i zmierzają do uniknięcia odpowiedzialności za popełnione wykroczenie.

Rozbieżności w relacji obwinionego i świadka K. W. dotyczyły toru jazdy prowadzonych przez nich pojazdów oraz tego, który z pojazdów był odpowiedzialny za zderzenie. Obaj twierdzili, że poruszali się zgodnie z przepisami ruchu drogowego i wzajemnie obwiniali się o przyczynę zaistnienia zdarzenia. Obwiniony twierdził, iż jadąc tzw. „ślepy” pasem czekał, aż wyprzedzi go nadjeżdżający na sąsiednim pasie autobus, który poruszając się z dużą prędkością miał zahaczyć lewy błotnik obwinionego. Z relacji zaś świadka K. W. wynika, iż poruszał się prawym skrajnym pasem ruchu przeznaczonym do jazdy dla autobusów i po dojechaniu do skrzyżowania z jezdnią jednokierunkową prowadzącą na Aleję (...) z ulicy (...), wjechał na jego pas ruchu samochód marki L., wskutek czego doszło do zderzenia się pojazdów.

Sąd po analizie materiału dowodowego, obdarzył walorem wiarygodności zeznania świadka K. W., bowiem korespondują one z innymi wiarygodnymi dowodami w sprawie, w tym nagraniem z kamery zainstalowanej w autobusie oraz opinią biegłego J. K.. Sąd nie dopatrywał się żadnych okoliczności poddających w wątpliwość zeznania K. W. albowiem świadek, co do toru ruchu pojazdów oraz zaistnienia samego zdarzenia i jego skutków opisał sekwencję zdarzeń z dnia 7 kwietnia 2016 roku w sposób jasny, logiczny i konsekwentny nadto zgodny z zasadami doświadczenia życiowego.

Sąd dał także wiarę zeznaniom funkcjonariusza Policji T. K.. Świadek ten, z uwagi na upływ czasu nie pamiętał szczegółów przedmiotowego zdarzenia, ale potwierdził okoliczności ze sporządzonej przez siebie notatki służbowej oraz z przesłuchania go w trakcie czynności wyjaśniających. Świadek nie potrafił jednak odpowiedzieć na pytanie, dlaczego nie dopuszczono obwinionego do autobusu, w którym odtworzono nagranie z monitoringu, umieszczonego wewnątrz tego pojazdu.

Nagranie z kamery monitoringu autobusu uwidacznia w sposób jednoznaczny przebieg zdarzenia. Wskazuje on na fakt niezatrzymania się obwinionego przed warunkową linią zatrzymania oraz wjechanie lewym kołem przez pojazd obwinionego na pas ruchu autobusu. Sąd nagranie z płyty CD (k.19) jako dowód bezpośredni, którego autentyczności żadna ze stron nie kwestionowała, uwidaczniający przebieg zdarzenia i zachowanie jego uczestników, Sąd przyjął jako wiarygodną podstawę swoich ustaleń.

Z uwagi na to, że do prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy niezbędne były wiadomości specjalne, Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji wypadków drogowych.

Biegły mgr. inż. J. K. w swojej opinii pisemnej (k. 216-254) dokonał wszechstronnej oceny zdarzenia drogowego z dnia 7 kwietnia 2018 r., odpowiadając na postawione przez Sąd pytania. Biegły przeanalizował obydwie wersje zdarzenia wynikające z wyjaśnień obwinionego i zeznań świadka K. W., jak również nagranie z monitoringu umieszczonego wewnątrz autobusu, a także dokonał oględzin miejsca zdarzenia i analizy uszkodzeń obu pojazdów. Dokonując analizy zdarzenia opisanego przez jego uczestników, uwzględniając przebieg pasów ruchu i ich oznaczenia w miejscu analizowanego zdarzenia, lokalizację stref uszkodzeń ujawnionych w obu samochodach w swoich końcowych wnioskach stwierdził, że taktyka i technika jazdy obwinionego kierującego samochodem L. nie były prawidłowe oraz, że zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscu analizowanego zdarzenia zostało stworzone przez obwinionego i to jego zachowanie w konsekwencji doprowadziło do zderzenia pojazdów. Biegły J. K. wyjaśnił w swojej opinii, że popełniony przez obwinionego błąd polegał na tym, że wjeżdżając na jezdnię drogi głównej, widząc zbliżający się autobus, nie zatrzymał się przed linią warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów. Skrzyżowanie, po którym poruszali się uczestnicy tego zdarzenia było czytelne i miało jednoznaczną organizację ruchu. Obwiniony wywołał stan zagrożenia ruchu poprzez wjechanie na pas ruchu, którym poruszał się wspomniany autobus. Kierujący autobusem, zdaniem biegłego, miał prawo zakładać, że samochód, którym poruszał się obwiniony będzie realizował niekolizyjny tor jazdy. Dla kierującego autobusem czas między chwilą wystąpienia stanu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, a chwilą kolizji wykluczał możliwość przeprowadzenia skutecznych manewrów obronnych. Możliwością uniknięcia kolizji dysponował wyłącznie obwiniony poprzez dostosowanie do istniejącej sytuacji drogowej toru jazdy prowadzonego przez siebie pojazdu. Nawet mimo niezastosowania się obwinionego do znaku poziomego, miał on możliwość kontynuowania jazdy, bez wjeżdżania na tor ruchu autobusu. Odnośnie kwestii rozbieżności opisu mechanizmu kolizji, biegły wskazał, że nie są one istotne dla oceny działań uczestników przedmiotowego zdarzenia. Biegły nie wykluczył, że w chwili kolizji samochód L. poruszał się po torze ruchu biegnącym po łuku, a autobus po stycznej do tego łuku. Ponadto pojazd obwinionego nie musiał mieć kół skręconych w lewo, mogły one nawet w chwili kolizji być odchyłone na prawo od kierunku jazdy na wprost, lecz zbyt duża wartość promienia łuku, po którym poruszał się samochód L., mogła wywołać wjazd tego pojazdu na pas ruchu autobusu. W ocenie biegłego, występujące w sprawie dowody materialne jednoznacznie świadczą o tym, że przedmiotowe zdarzenie wystąpiło z powodu nie ustąpienia przez obwinionego pierwszeństwa przejazdu przysługującego autobusowi. Biegły wykluczył jednocześnie, aby to zachowanie kierującego autobusem MZA doprowadziło do stworzenia stanu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i w konsekwencji doprowadziło do kolizji aut.

W ocenie Sądu opinia biegłego J. K. została sporządzona w sposób fachowy, w zgodzie z obowiązującymi zasadami i regulacjami prawnymi dotyczącymi sporządzania opinii. Została sporządzona przez biegłego z listy biegłych Sądu Okręgowego w Warszawie, osobę kompetentną i obcą dla stron oraz niezainteresowaną kwestią rozstrzygnięcia sprawy. Sąd podzielił płynące z opinii wnioski, jako logicznie wynikające z przedstawionego toku rozumowania popartego wiedzą specjalną i przepisami prawa o ruchu drogowym. Uzasadnienie stawianych twierdzeń zostało sformułowane w sposób przystępny i zrozumiały także dla osób nieposiadających wiadomości specjalnych, a biegły nie nadużywał terminologii fachowej. Powyższe uzasadnia stwierdzenie, że opinia została sporządzona w sposób rzetelny, zgodnie ze stanem wiedzy i stanowi przydatny i istotny dowód w niniejszej sprawie.

Podnoszone przez obrońcę obwinionego wątpliwości, co do treści opinii są zdaniem Sądu nieuzasadnione i nie podważają jej rzetelności, tym bardziej, iż wszelkie ewentualne niejasności czy zawilości opinii biegły w sposób wyczerpujący wyjaśnił w opinii ustnej, odpowiadając na wszelkie pytania stawiane przez obwinionego i obrońcę, starannie i rzeczowo tłumacząc przesłanki, jakie doprowadziły go do wyciągnięcia końcowych wniosków opinii. Wywód biegłego był wyczerpujący i przekonujący.

Sąd dał wiarę dowodom ujawnionym na rozprawie w postaci: notatki urzędowej (k. 1-4, 12), szkicu miejsca kolizji (k. 5), protokołów oględzin pojazdów (k. 6, 7), akt szkody (k. 95-127), pisma z ZDM wraz z planem organizacji ruchu (k. 134, 135, 136), programu pracy sygnalizatorów (k. 136-140). Sąd z urzędu nie dostrzegł powodów, dla których należałoby odmówić im wiarygodności i mocy dowodowej. Obok osobowych źródeł dowodowych, nagrań z monitoringu wnętrza autobusu i opinii biegłego J. K. służyły one Sądowi jedynie pomocniczo dla dokonanie ustaleń faktycznych w sprawie.

Zeznania świadka W. M. oraz przygotowane przez niego opinie, Sąd ocenił tylko jako subiektywną ocenę okoliczności sprawy, która potwierdzać miała twierdzenia obwinionego i jego linię obrony. Świadek nie uczestniczył w zdarzeniu, dotarł na miejsce na prośbę obwinionego i dlatego wartość poznawcza jego zeznań była znikoma. Przedstawione w piśmie świadka wywody co do okoliczności zdarzenia i przyczyn kolizji aut są nieprzekonujące.

Biorąc pod uwagę materiały zgromadzone w niniejszej sprawie, nie można mieć jakichkolwiek wątpliwości co do zaistnienia zdarzenia, jak również co do udziału w nim i winy J. B.. Brak jest w niniejszej sprawie dowodów, które mogłyby skutecznie podważyć wartość dowodową materiałów, na których Sąd opierał swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie.

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. Karą przewidzianą w treści w/w przepisu za popełnienie tego wykroczenia jest kara grzywny.

Warunkiem odpowiedzialności za wykroczenie z art. 86 § 1 kw jest, aby uczestnik ruchu nie zachował należytej ostrożności i tym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W niniejszej sprawie kluczową kwestią było zatem ustalenie, czy materiał dowodowy zgromadzony w niniejszej sprawie pozwala zarzucić obwinionemu czyn, będący wykroczeniem z art. 86 § 1 kw.

Stosownie do treści art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym uczestnik ruchu jest obowiązany 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 porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności konkretyzuje się zawsze w określonych warunkach czasowo - przestrzennych. Zgodnie z treścią art. 25 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, 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.

Ponadto zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, 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. § 5 ust. 5 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji stanowi natomiast, iż znak A-7 "ustąp pierwszeństwa" ostrzega o skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem.

Odnosząc powyższe do okoliczności rozpoznawanej sprawy należy zauważyć, iż obwiniony w sytuacji jak powstała na drodze, gdy wjeżdżał na skrzyżowanie z Aleją (...) nie zastosował się do znaku drogowego A-7 „ustąp pierwszeństwa”, a także do znaku poziomego P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” i wjechał na pas ruchu, którym poruszał się autobus, w skutek czego doprowadził do zderzenia z nim. Postępując właśnie w ten sposób obwiniony stworzył stan zagrożenia w ruchu drogowym, na drodze publicznej, tym samym dopuszczając się czynu z art. 86 § 1 kw. Obwiniony mógł i powinien był przewidzieć, że swoim zachowaniem, nie ustępując pierwszeństwa autobusowi spowoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Fakt, iż obwiniony tego nie zrobił świadczy o niedbalstwie obwinionego (nieumyślności nieświadomej art. 6 § 2 kw) po jego stronie.

Wymierzając obwinionemu karę grzywny w wysokości 600 zł, Sąd miał na uwadze okoliczności wymienione w art. 33 § 2 kw, tj. właściwości, warunki osobiste i majątkowe obwinionego, jego stosunki rodzinne, sposób życia przed popełnieniem wykroczenia. W przekonaniu Sądu orzeczona kara w swojej dolegliwości nie przekracza stopnia winy obwinionego, jest adekwatna do stopnia wymagalności zachowania zgodnego z prawem, w odniesieniu do okoliczności tej konkretnej sprawy. Sąd zważył w pierwszej kolejności, że czyn którego dopuścił się obwiniony jest społecznie szkodliwy, albowiem zostały naruszone zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a skutkiem było uszkodzenie pojazdu innego uczestnika ruchu i w konsekwencji powstanie szkód materialnych w pojazdach. Co jednak istotniejsze na skutek braku ostrożności obwinionego powstało zagrożenie dla wszystkich pasażerów autobusu. Sąd zważył na potrzebę zdecydowanej reakcji wymiaru sprawiedliwości wobec osób dopuszczających się takiego typu wykroczeń. Wymierzając karę Sąd wziął pod uwagę cele zapobiegawcze, w tym także wychowawcze, jakie kara ma w stosunku do sprawcy osiągnąć. W ocenie Sądu wymierzona kara spowoduje, że obwiniony będzie w przyszłości z większą ostrożnością i rozważą podejmował manewry podczas kierowania pojazdem. Sąd uznał, że orzeczona kara grzywny należy wyważyć wszystkie okoliczności sprawy i sytuację majątkową obwinionego.

Na podstawie przepisu art. 119 § 1 kpw Sąd zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa opłatę w wysokości 60 złotych, ustaloną na podstawie art. 3 ust. 1 w zw. z art. 21 pkt 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych oraz koszty postępowania, tj. zryczałtowane wydatki postępowania – 100 złotych, których wysokość ustalono na podstawie § 3 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2017 roku w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty sądowej od wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia oraz, wobec możliwości finansowych i zarobkowych obwinionego, Sąd obciążył go kosztami opinii w wysokości 2211,57 złotych, uznając, iż obwiniony znajdujący się w dobrej sytuacji majątkowej jest w stanie zadośćuczynić temu obowiązkowi.