

Sygn. akt XI W 10303/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 lipca 2015 roku

Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie XI Wydział Karny

w składzie:

Przewodniczący: SSR Agnieszka Bazyluk

Protokolant: Anna Urbańska, Aleksandra Szustakiewicz

przy udziale oskarżyciela publicznego J. K.

po rozpoznaniu w dniach 10 lutego i 15 maja 2015 roku w W.

sprawy **L. B.**

syna T. i Z. z domu P.

urodzonego dnia (...) w G.

obwinionego o to, że:

w dniu 18 sierpnia 2014r. około godz. 15:58 w W. na skrzyżowaniu ulic W.– N.naruszył zasady określone w art. 22 ust. 1 P. w ten sposób, że kierując samochodem marki M. nr rej. (...) nie zachował szczególnej ostrożności podczas zmiany kierunku jazdy w wyniku czego doprowadził do zderzenia z samochodem marki R. nr rej. S.C. (...), powodując jego uszkodzenie, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. o wykroczenie z art. 86 § 1 kw w związku z art. 22 ust. 1 Ustawy z dnia 20.06.1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 roku, poz. 1137 ze zm.)

orzeka:

I. obwinionego **L. 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 400 (czterysta) złotych;

II. na podstawie art. 118 § 1 kpw, art. 627 kpk w zw. z art. 119 kpw zasądza od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 968,36 (dziewięćset sześćdziesiąt osiem złotych 36/100) z tytułu kosztów sądowych, w tym kwotę 40 (czterdzieści) złotych tytułem opłaty.

Sygn. akt XI W 10303/14

UZASADNIENIE

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

W dniu 18 sierpnia 2014 r. około godziny 15:58 w W. na skrzyżowaniu ul. (...) i ul. (...) doszło do zdarzenia drogowego. Na końcowym odcinku ul. (...), na skrajnym lewym pasie przeznaczonym do skrętu w lewo w ul. (...) stał pojazd marki R. (...) o numerze rejestracyjnym (...) oczekując na możliwość wjazdu na skrzyżowanie – zmianę sygnału świetlnego

na zielony. Pojazdem tym kierował A. J.. Po prawej stronie R., na pasie środkowym, również przeznaczonym do skrętu w lewo, z podobnego powodu oczekiwał na możliwość kontynuowania jazdy L. B., kierujący (...) M. o numerze rejestracyjnym (...). W momencie zapalenia się sygnału zielonego obaj kierowcy ruszyli. W momencie wykonywania przez obu kierowców manewru skrętu w lewo doszło do kontaktu pomiędzy pojazdami, wskutek którego prawe lustro zewnętrzne samochodu R. zostało wygięte do przodu. Po zmianie kierunku ruchu pojazd A. J. ustawiony był na lewym pasie ul. (...), przeznaczonym do zawracania, zaś ciężarówka M. zatrzymała się przed sygnalizacją świetlną na prawym pasie ruchu. Kierowca R. nie zdecydował się na jazdę za wywrotką z uwagi na uszkodzenie jakie powstało w jego aucie i związaną z tym niemożność sprawdzenia w lusterku sytuacji na pasie sąsiednim. A. J. zatelefonował do swojego pracownika, któremu podał numer rejestracyjny ciężarówki M.. W związku z powyższym na miejsce kolizji nie była wzywana policja, nie zabezpieczono też miejsca zdarzenia ani żadnych śladów tam się znajdujących. Tożsamość kierowcy ciężarówki M. o numerze rejestracyjnym (...) policja ustaliła w toku czynności wyjaśniających w oparciu o dane z bazy (...).

W dniu kolizji o godzinie 17:40 przeprowadzono oględziny samochodu marki R. (...) o numerze rejestracyjnym (...). Podczas tej czynności stwierdzono uszkodzenie w postaci wyrwanego i popękanego kierunkowskazu umieszczonego w prawym zewnętrznym lusterku, pękniętą i porysowaną obudowę lusterka prawego.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o następujące dowody: częściowo wyjaśnienia obwinionego L. B. (k. 78), zeznania świadka A. J. (k. 78-79, 2v), opinię techniczną z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej (k. 85-103), protokół przyjęcia ustnego zawiadomienia o wykroczeniu (k. 1), szkic miejsca kolizji (k. 4), kserokopie dowodu rejestracyjnego, prawa jazdy i dowodu zawarcia umowy ubezpieczenia (k. 5, 6), protokół oględzin pojazdu (k. 7), notatkę urzędową (k. 8), wydruk z bazy (...) (k. 9), kserokopię prawa jazdy, dowodu rejestracyjnego, potwierdzenie umowy ubezpieczeniowej (k. 19, 20, 21), informacje z towarzystw ubezpieczeniowych (k. 67, 70).

Obwiniony L. B. na rozprawie w dn. 15 maja 2015 roku nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wówczas kwestionował on samo zaistnienie zdarzenia, bowiem przyznał, iż w trakcie pracy porusza się po całej W. i w okolicach miasta, wobec czego nie wie, czy mógł być we wskazanym w zarzucie miejscu w określonym czasie. L. B. zwracał uwagę na to, że pokrzywdzony nie pojechał za nim ani nie wezwał na miejsce policji. Potwierdził przy tym, że pojazd ciężarowy - wywrotka M. o numerze rejestracyjnym (...) znajduje się w jego użytkowaniu. Stwierdził, iż nie znalazł na pojeździe uszkodzeń, które mogłyby powstać w wyniku kolizji, zaś ciężarówka ma dużo zarysowań powstałych w różnym czasie ze względu na swoje przeznaczenie (auto budowlane). Obwiniony dodał, że ciężarówka nie jest klimatyzowana, w związku z czym w upalne dni otwiera okno od strony pasażera oraz że silnik pojazdu pracuje głośniejsze niż w średniej klasie samochodzie osobowym.

Sąd zważył, co następuje:

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom obwinionego w takim zakresie, w jakim L. B. kwestionuje swoje uczestnictwo w zdarzeniu. Jakkolwiek takie stanowisko pozostaje zgodne z przyjętą przez obwinionego linią obrony, to jednak sprzeczne jest z ustaleniami poczynionymi na podstawie innych, nie budzących wątpliwości dowodów, takich jak zeznania pokrzywdzonego A. J., który uczestniczący w zdarzeniu samochód opisał jako ciężarowy typu wywrotka o numerze rejestracyjnym (...). Powyższemu przeczą także same wyjaśnienia obwinionego, bowiem w dalszej ich części kierowca wywrotki przyznał, że poruszał się samochodem marki M. o numerze rejestracyjnym (...) – a taki pojazd jako uczestniczący w kolizji opisał pokrzywdzony. Kierowca ciężarówki M. został ponadto zidentyfikowany na podstawie danych zawartych w bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów, zaś fakt iż L. B. jest właścicielem i osobą dysponującą pojazdem M. potwierdzają kserokopie dowodu rejestracyjnego pojazdu. W dodatku okoliczności podane przez samego obwinionego – głośna praca silnika ciężarówki i hałas panujący w kabinie – mogły mieć wpływ na nie odczucie przez niego skutków spowodowanej kolizji. W ocenie Sądu w świetle powyższych ustaleń nie należy dać wiary wyjaśnieniom obwinionego w tej części, w której neguje on swój udział w zdarzeniu z dn. 18 sierpnia 2014 r.

W pełni wiarygodnym dowodem są natomiast zeznania świadka A. J., pokrzywdzonego w niniejszej sprawie. Relacja świadka jest przejrzysta, logiczna oraz spójna z pozostałym materiałem dowodowym zebrany w sprawie. Oczywisty

walor dowodowy przedmiotowych zeznań wynika z tego, iż A. J. był bezpośrednim uczestnikiem zdarzenia z dn. 18 sierpnia 2014 r. oraz z tego, iż jest doświadczonym kierowcą z długoletnim stażem (nabywanie uprawnień do kierowania pojazdami – prawa jazdy kategorii B w 1991 roku, posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami kategorii A, B, C, BE oraz CE). Powyższe daje rękojmię prawidłowej oceny sytuacji na drodze, a także stanowi o przydatności świadka jako obserwatora ruchu drogowego, zwłaszcza jeśli chodzi o czynienie spostrzeżeń i ich poprawne komunikowanie.

Dowodem o niebagatelnym znaczeniu dla sprawy jest opinia z zakresu ruchu drogowego i techniki samochodowej sporządzona przez biegłego A. A.. Sąd w toku postępowania stwierdził, iż niezbędna dla rozstrzygnięcia sprawy jest wiedza osoby posiadającej wiadomości specjalne. Przedmiotowa ekspertyza jest sporządzona według logicznego podziału. Zawiera uwagi i wnioski dotyczące warunków drogowo-meteorologicznych panujących na miejscu zdarzenia w określonym w zarzucie czasie, analizę uszkodzeń obu pojazdów, opis przebiegu kolizji, oraz ocenę taktyki i techniki jazdy obu uczestniczących w zdarzeniu kierowców. Opinię podsumowują wnioski końcowe oraz odpowiedzi na pytania postawione przez sąd, to jest po pierwsze, jakie reguły ostrożności zostały naruszone przez uczestników zdarzenia, po drugie czy w czasie takiego zdarzenia kierujący mogli podejmując określone manewry uniknąć zdarzenia oraz po trzecie, czy wersja zdarzenia przedstawiona przez pokrzywdzonego A. J. jest prawdopodobna z punktu widzenia techniki i taktyki jazdy. Dokument sporządzony przez biegłego jest spójny, zaś ustalenia oparte na zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym, co przesądza o spójności opinii. Ekspertyza została wykonana w określonym przez Sąd czasie. Także i sama konstrukcja opinii pozwala uznać, że jest to dokument jasny i logiczny, w którym oceny wynikają z poprzednio dokonanych ustaleń. Biegły nie nadużywał terminologii fachowej, uzasadnienie stawianych twierdzeń zostało sformułowane w sposób przystępny i zrozumiały także dla osób nieposiadających wiadomości specjalnych.

Biegły wskazał, iż prawdopodobnie do zaistnienia kolizji doszło w momencie przejeżdżania pojazdów przez jezdnię ul. (...) prowadzącą w stronę (...) (a więc na jej zachodniej części). Jak wynika dalej z opinii, podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu obaj kierujący byli zobligowani do zachowania szczególnej ostrożności i zachowania bezpiecznego odstępu względem pojazdu znajdującego się obok. Biegły dodał, iż jest bardzo prawdopodobne, że kierujący samochodem R. (...) przemieszczał się z większą prędkością, niż M. typu wywrotka, o czym świadczą zarysowania na zewnętrznej obudowie prawego zewnętrznego lusterka R.. Kierujący R., po usłyszeniu kolizji prawego zewnętrznego lusterka z lewym boki samochodu ciężarowego zahamował, wskutek czego w danym momencie wywrotka poruszała się szybciej. To z kolei spowodowało odgięcie lusterka R. do przodu. Tym samym biegły co do przebiegu zdarzenia przyznał rację A. J.. I.. A. A. odniósł się także do taktyki i techniki jazdy kierującego (...). Na podstawie posiadanej wiedzy wywnioskował, iż kierowca wywrotki mógł wykonać z uwagi na gabaryty jego pojazdu skręt w lewo na skrzyżowaniu ul. (...) z ul. (...) w W.. Powinien jednak przy tym zachować szczególną ostrożność i bezpieczny odstęp od poruszającego się samochodu marki R., a zatem przedsięwziąć wszelkie możliwe czynności, aby nie dopuścić do zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Biegły stwierdza dalej, iż kierujący M. zachował się inaczej, a jego taktyka i technika jazdy były nieprawidłowe.

Podobnie ekspert ocenił taktykę i technikę jazdy kierującego R. (...) – pokrzywdzonego A. J., z tym że zaznaczył, że obowiązkiem kierowcy R., wynikającym z praktyki ruchu drogowego, było ustąpienie pierwszeństwa w wykonaniu manewru kierowcy większego pojazdu, a więc w tym konkretnym przypadku ciężarówki M.. Ustąpienie pierwszeństwa miało zdaniem biegłego odbyć się przez zmniejszenie prędkości lub nawet zatrzymanie pojazdu. Z uwagi na powyższe, opiniujący stwierdził, iż taktyka i technika jazdy kierującego R. były nieprawidłowe.

Ze względu na niezakwestionowanie przez żadną ze stron dowodów ujawnionych na rozprawie w trybie art. 76 § 1 kpw ujawnione dokumenty, w oparciu o której ustalono stan faktyczny, Sąd uznał za pełnowartościowy i wiarygodny materiał dowodowy. Zostały one sporządzone przez uprawnione do tego osoby w ramach ich kompetencji. Brak jest jakichkolwiek podstaw do kwestionowania ich wartości dowodowej.

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 za popełnienie tego wykroczenia jest kara grzywny. Art. 22 ust. 1 Ustawy z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym stanowi,

iż kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Zgromadzony w niniejszej sprawie materiał dowodowy w ocenie Sądu daje uzasadnioną podstawę do stwierdzenia, iż L. B. popełnił czyn opisany w zarzucie wniosku o ukaranie. Zgromadzone dowody pozwalają na ustalenie, iż w dn. 18 sierpnia 2014 r. około godziny 15:58 w W. L. B. jadąc na drodze publicznej samochodem ciężarowym marki M., tzw. wywrotką wykonywał manewr skrętu w lewo z ul. (...) w ul. (...), w kierunku północnym. W trakcie wykonywania tego manewru, w momencie gdy sygnalizator nadawał sygnał zielony dla pojazdów oczekujących na możliwość wjazdu na skrzyżowanie z ul. (...), pojazd marki M. kierowany przez obwinionego poruszał się z prawej strony samochodu R. (...). W momencie gdy oba auta były w trakcie wykonywania skrętu i znajdowały się na zachodniej jezdni ul. (...), doszło do kontaktu pojazdów: prawe zewnętrzne lustro R. otarło się o bok ciężarówki M., a następnie, gdy kierujący R. A. J. zredukował prędkość swojego samochodu, wywrotka prowadzona przez obwinionego, jadąca wówczas szybciej, doprowadziła do wygięcia lusterka zewnętrznego samochodu pokrzywdzonego. Przyczyną powstania uszkodzenia było niezachowanie należytej – w tym wypadku szczególnej ostrożności – przez obu kierowców, a więc także przez L. B., który wykonując manewr zmiany kierunku ruchu do zachowania takiej ostrożności był zobowiązany na mocy przepisu art. 22 ust. 1 Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Jak wynika z powyższego powstało realne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, którego efektem była kolizja drogowa skutkująca powstaniem uszkodzenia w pojeździe R. (...) w postaci wygiętego lusterka zewnętrznego prawego. Zasadnym zatem jest stwierdzenie, że L. B. wypełnił znamiona czynu opisanego w art. 86 § 1 kw.

Dodać ponadto należy, iż obwiniony wypełnił także ustawowe znamię winy, rozumiane jako możliwość przypisania mu popełnienia wykroczenia. Zachodzi przesłanka pozytywna w postaci osiągnięcia przez sprawcę określonego przez ustawę wieku, poniżej którego osoba która dokonała czynu zabronionego nie ponosi winy w zakresie tego czynu – obwiniony ma ukończone lat 17. Jednocześnie brak jest negatywnych przesłanek, których zaistnienie wykluczałoby możliwość przypisania L. B. winy, takich jak na przykład niemożliwość rozpoznania znaczenia swojego czynu lub pokierowania swoim postępowaniem wskutek choroby psychicznej, upośledzenia umysłowego lub innego zakłócenia czynności psychicznych.

Art. 1 § 1 kw stanowi, iż odpowiedzialności za wykroczenie podlega ten tylko, kto popełnia czyn społecznie szkodliwy, zabroniony przez ustawę pod groźbą określonej kary. W art. 47 § 6 kw ustawodawca precyzuje, iż przy ocenie społecznej szkodliwości czynu należy brać pod uwagę rodzaj i charakter naruszonego dobra, rozmiary wyrządzonej lub grożącej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu, wagę naruszonych przez sprawcę obowiązków, jak również postać zamiaru, motywację sprawcy, rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. Czyn obwinionego godzi w dobro jakim jest bezpieczeństwo i porządek w komunikacji. L. B. jadąc samochodem naruszył zasady Ustawy Prawo o ruchu drogowym (art. 22 ust. 1), nakazujące kierującemu, który zmienia kierunek lub pas ruchu zachowanie szczególnej ostrożności, zaś naruszenie to było znaczne na tyle, że w konsekwencji doszło do zderzenia z innym pojazdem. Obwiniony tym bardziej powinien zachować szczególną ostrożność, że był „silniejszym” uczestnikiem ruchu – kierował dużym pojazdem i skutki ewentualnej kolizji były znacznie mniej dla niego groźne. Wskutek zderzenia powstała wymierna szkoda w postaci uszkodzenia w samochodzie pokrzywdzonego. Powyższe przesądza o społecznej szkodliwości czynu L. B..

W sytuacji gdy w świetle poczynionych ustaleń faktycznych, popełniony przez sprawcę czyn wypełnia znamiona określone w stosownym przepisie ustawy, przy czym jednocześnie istnieje możliwość określenia społecznej szkodliwości tego czynu i przypisanie jego popełnienia działającemu świadomie sprawcy, należy stwierdzić, iż zachodzą wszystkie przesłanki odpowiedzialności za wykroczenie. Należy więc skonstatować, że L. B. ponosi odpowiedzialność za popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 kw.

Sąd wymierzając karę za popełnione wykroczenie kierował się ustawowymi dyrektywami jej wymiaru zawartymi w art. 33 kw. W ocenie Sądu kara grzywny w wysokości 400 złotych jest adekwatna do stopnia społecznej szkodliwości i nie przekracza stopnia winy obwinionego. Obwiniony naruszył istotną zasadę ruchu drogowego, zgodnie z którą należy w trakcie wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu zachować szczególną ostrożność. Sąd wziął także pod uwagę

okoliczność łagodzącą w postaci przyczynienia się pokrzywdzonego do powstania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bowiem jak to zostało ustalone na podstawie opinii biegłego, technika i taktyka jazdy obu uczestniczących w kolizji kierowców była nieprawidłowa, w szczególności zaś żaden z nich nie zachował szczególnej ostrożności podczas wykonywania manewru skrętu w lewo. W ocenie Sądu zastosowana sankcja spełni także swoje cele w zakresie prewencji generalnej oraz będzie wystarczająca, aby L. B. nie popełnił podobnego wykroczenia ponownie i przestrzegał zasad ruchu drogowego. Zdaniem Sądu wysokość kary grzywny została dostosowana do warunków materialnych obwinionego i mimo tego, iż kara spełni funkcję represyjną, to obwiniony będzie w stanie uiścić kwotę grzywny nie odnosząc znacznego uszczerbku.

Z uwagi na treść art. 118 § 1 kpw, art. 627 kpk w zw. z art. 119 kpw Sąd, obciążył obwinionego kosztami postępowania, w tym kosztami sporządzenia opinii przez biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego. Sąd uznał, iż warunki rodzinne i materialne obwinionego pozwalają na uiszczenie przez obwinionego kosztów sądowych w pełnej wysokości. Wysokość opłaty od kary grzywny została ustalona podstawie przepisów Ustawy z dn. 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (40 zł).