

Sygn. akt V W 509/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 września 2016 roku

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

w składzie:

Przewodnicząca: SSR Anna Walenciak

Protokolant: sekretarz sądowy Agnieszka Gutowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 26 kwietnia 2016 r., 9 czerwca 2016 r. 4 sierpnia 2016 r., 27 września 2016 r.

sprawy **A. K.** s. S. i J., ur. (...) w C.

obwinionego o to, że:

w dniu 14 lipca 2015 roku około godz. 11:05 w W. na drodze publicznej na skrzyżowaniu ulic (...). (...) (...) (...) naruszył zasady przewidziane w § 96 ust 3, (...) oraz (...) w ten sposób, że kierując samochodem marki B. nr rej. (...) nie zastosował się do sygnalizatora(...) i wjechał za sygnalizator podczas nadawanego sygnału czerwonego wraz z zieloną strzałką dla jego kierunku ruchu, w wyniku czego doprowadził do zderzenia z autobusem marki S. nr rej. (...) powodując jego uszkodzenie, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. o czyn z art. 86 § 1, 92 § 1 Kodeksu wykroczeń w związku z § 96 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych

orzeka:

I. obwinionego A. K. uznaje za winnego tego że w dniu 14 lipca 2015 roku około godz. 11:05 w W. na drodze publicznej na skrzyżowaniu ulic (...). (...) (...) naruszył zasady przewidziane w § 96 ust 3 (...) oraz (...) w ten sposób, że kierując samochodem marki B. nr rej. (...) nie zachował szczególnej ostrożności i nie zastosował się do sygnalizatora (...)i wjechał za sygnalizator podczas nadawanego sygnału czerwonego wraz z zieloną strzałką dla jego kierunku ruchu, pomimo, że powodowało to utrudnienie ruchu, w wyniku czego doprowadził do zderzenia z autobusem marki S. nr rej. (...) powodując jego uszkodzenie, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. za winnego popełnienia zarzucanego mu wykroczenia z art. 86 § 1 kw w zw. z art. 25 ust. 1 i art. 2 pkt. 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym w zw. z art. 92 § 1 kw w zw. z art. 5 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym w zw. z § 96 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych i za to na podstawie art. 86 § 1 kw w zw. z art. 9 § 1 kw wymierza obwinionemu karę 500 (pięciuset) złotych grzywny,

II. zasądza od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 50 (pięćdziesięciu) złotych tytułem opłaty oraz kwotę 100 (sto) złotych tytułem zryczałtowanych kosztów postępowania.

Sygn. akt V W 509/16

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 14 lipca 2015 r. około godziny 11:05 A. K. prowadził samochód marki B. nr rej. (...) ulicą (...) AK (...) zbliżając się do skrzyżowania z (...). Na ww. skrzyżowaniu dla kierunku jazdy na wprost dla A. K. nadawany był

przez sygnalizator(...) sygnał czerwony z zieloną strzałką dla skrętu w prawo, który to kierunek jazdy wybrał A. K.. W tym czasie Aleją (...) roku poruszał się przejeżdżając skrzyżowanie na wprost autobusu marki S. nr rej. (...), dla którego nadawany był przez sygnalizator sygnał zielony. A. K. wjeżdżając na jezdnię Alei (...) roku, wykonując skręt w prawo, nie zachował szczególnej ostrożności i nie sprawdził panujących na niej warunków, a tym samym spowodował utrudnienie ruchu i doprowadził do zderzenia z autobusem, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W wyniku powyższej kolizji w obu pojazdach wystąpiły uszkodzenia w postaci: w samochodzie B. zniszczony przedni zderzak z lewej strony – wyrwany z mocowania, zбитy przedni reflektor, zarysowana powłoka lakiernicza błotnika przedniego lewego oraz zбитy klosz reflektora przeciwmgielnego lewego przedniego, natomiast w autobusie została zarysowana powłoka lakiernicza błotnika pomiędzy wózkiem osi drugiej oraz nadkole za osią trzecią, a także zarysowana została szyba drzwi oraz zarysowany błotnik tylny z prawej strony.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowo wyjaśnień obwinionego A. K. /k. 77 - 78/, zeznań świadka P. P. /k. 79 - 80/, zeznań świadka K. D. /k. 136 - 137/, a także n/u /k. 1 - 3/, protokół oględzin /k. 4 - 5/, protokół badania /k. 6 - 7/, notatka /k. 8/, informacja /k. 11/, zdjęcia /k. 26 - 30/, dane z rejestru /k. 36/, notatka urzędowa /k. 37/, zdjęcia /k. 86 - 94/, plan sytuacyjny /k. 99 - 102/, informacja /k. 115/, opinia biegłego sądowego /k. 142 - 163/..

Obwiniony **A. K.** nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Obwiniony wyjaśnił, że autobus zahaczył o linię ciągłą i o jego pojazd, czego nie mógł on przewidzieć. Wskazał, że zatrzymał się przed przejściem dla pieszych, a gdy zapaliła się zielona strzałka skontrolował ruch pojazdów na jezdni i dopiero wjechał na skrzyżowanie. Obwiniony podkreślił, że gdyby wiedział że autobus jedzie tak szybko nie włączyłby się do ruchu, a to autobus zmienił pas ruchu i w niego uderzył.

Sąd zważył, co następuje:

Sąd w zasadniczej większości dał wiarę wyjaśnieniom obwinionego, tj. w zakresie, w jakim obwiniony potwierdził, że w dniu zdarzenia wjechał na skrzyżowanie po zapaleniu się zielonej strzałki dla skrętu w prawo i następnie doszło do kolizji z autobusem marki S.. Powyższe w całości znalazło potwierdzenie w zebranych w sprawie materiale dowodowym, nie było to też kwestią sporną w niniejszej sprawie, dlatego też Sąd ustalił, iż w momencie wystąpienia kolizji dla obwinionego nadawany był przez sygnalizator znajdujący się na skrzyżowaniu sygnał czerwony z warunkową strzałką zieloną uprawniającą do skrętu w prawo, natomiast dla autobusu nadawany był sygnał zielony. Zaś w kwestii odpowiedzialności za doprowadzenie do kolizji, Sąd nie dał wiary obwinionemu jakoby bezpośrednią przyczyną kolizji była zmiana toru ruchu przez kierującego autobusem i najechanie na linię ciągłą, a następnie zahaczenie o pojazd B.. Powyższe stoi bowiem w sprzeczności z zasadami logiki i doświadczenia życiowego ale także opinią biegłego sądowego J. K.. Świadek **P. P.** wskazał, że przejeżdżając przez skrzyżowanie z ulicą (...) AK (...) poczuł uderzenie w bok autobusu. Świadek ten zaprzeczył też jakoby najechał na linię ciągłą zjeżdżając na zatoczkę przystankową, chociaż nie kwestionował swojej intencji w zatrzymaniu pojazdu na przystanku. Dalej P. P. opisał, że po kolizji zjechał na przystanek, a kierujący pojazdem B., który w niego uderzył pozbierał wszystkie „plastiki” które odpadły z uszkodzonych pojazdów. Zeznania tego świadka zasługują na wiarę, opisuje on bowiem jego przebieg w zasadniczej części tak samo jak obwiniony, chociaż jak wynika z opinii biegłego (którą Sąd w pełni podziela o czym w dalszej części uzasadnienia) nie można z całą pewnością wykluczyć, że kierowca autobusu faktycznie przekroczył czy też najechał na linię ciągłą, co wskazywał też obwiniony. Powyższe nie ma jednak decydującego wpływu na ustalenie odpowiedzialności obwinionego, w świetle charakteru przypisanego mu czynu, co zostanie w dalszej części omówione. W tym miejscu należy też odnieść się do zeznań świadka K. D., który wedle Sądu zeznawał zgodnie z sobie znanym stanem rzeczy i prawdą, gdyż jest osobą zupełnie bezstronną w sprawie a opisywał jedynie miejsce położenia samego pojazdu B. i uszkodzonych części już po zdarzeniu. Kluczową rolę w ocenie działania poszczególnych użytkowników ruchu i na tej podstawie ustalenia stanu faktycznego sprawy pełni przy tym opinia biegłego J. K., którą Sąd w całości podzielił. Opinia ta jest jasna, pełna, wewnętrznie spójna, a nadto została przygotowana przez osobę posiadającą wiadomości specjalne, o wieloletnim stażu zawodowym. Biegły przede wszystkim zasadnie wskazał, że to obwiniony wjeżdżając na jezdnię alei (...) roku nie sprawdził panujących na niej warunków. Biegły podkreślił, że uszkodzenia na pojazdach wskazują, że w chwili kolizji samochód B. był w ruchu, co biegły uzasadnił tym, że nie jest możliwe wywołanie uszkodzeń na prawym boku autobusu między osią drugą oraz trzecią podczas skrętu w prawo na skutek

kontakty z nieruchomą przeszkodą (k. 150). Wedle biegłego do kolizji doszło najprawdopodobniej przed miejscem zatrzymania samochodu B. udokumentowanego fotografiami co biegły uzasadnił tym, iż na zdjęciach widoczna jest mniejsza odległość od prawego krawężnika części przedniej samochodu, niż tylnej, a także położeniem koła przedniego prawego wskazującym na wykonywanie przez obwinianego działania obronnego w postaci skrętu w prawo. Biegły zaznaczył przy tym też, że geometria miejsca zdarzenia oraz jego otoczenia nie uzasadniają przecinania linii ciągłej przez autobus podczas dojeżdżania do przystanku i nie wskazują, by taki tor jazdy był naturalny. Biegły zaznaczył jednak, że nie można kategorycznie rozstrzygnąć który z pojazdów w chwili kolizji przekroczył linię ciągłą oddzielającą pasy ruchu, po których pojazdy te pierwotnie się nie poruszały. J. K. zaopiniował też, że występujące w sprawie dowody materialne nie są wystarczające dla wskazania który z wariantów (czy ten w którym można założyć, iż autobus poruszał się po prawidłowym pasie ruchu czy też, że go przekroczył) jest bardziej prawdopodobny ale wskazał, że nie budzi wątpliwości kwalifikacja działań wykonywanych przez uczestników zdarzenia, tj. iż kierujący autobusem przejeżdżał skrzyżowanie na wprost a obwiniony wykonywał na nim skręt w prawo i na skrzyżowaniu sprawnie działał system nawigacji świetlnej. Co szczególnie istotne z punktu widzenia niniejsze sprawy biegły podkreślił - że obwiniony miał prawo wjechać za sygnalizator jedynie pod warunkiem, że nie spowoduje to utrudnienia w ruchu innym uczestnikom, a już sam fakt zaistnienia kolizji wskazuje, że obwiniony tego warunku nie spełnił.

Biegły w konkluzji wskazał, że to obwiniony nie kontrolował sytuacji występującej na jezdni. Sąd w całości uznał opinię za zasadną i na jej podstawie poczynił ustalenia faktyczne, przy czym zaznaczyć należy, że Sąd nie opierał się na tych wskazaniach biegłego, które stanowiły hipotezy biegłego co do założonych przez niego zachowań uczestników zdarzenia. Kluczowe wnioski opinii Sąd uznał za jasne i poparte materiałem dowodowym. Reasumując brak jest wątpliwości, że obwiniony wykonując skręt w prawo nie zachował szczególnej ostrożności i nie sprawdził panujących warunków na drodze, a tym samym spowodował utrudnienie w ruchu i doprowadził do zderzenia z autobusem, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Pozostałe zebrane w sprawie dowody w postaci dokumentów również stanowiły wiarygodny dowód w sprawie, bowiem ich autentyczność ani prawdziwość treści nie budziły wątpliwości ani nie były kwestionowane przez strony.

W konsekwencji Sąd uznał, że dowody w sprawie w sposób nie budzący wątpliwości wykazały winę i sprawstwo obwinionego w zakresie wyczerpania znamion wykroczenia z art. 86 § 1 kw i art. 92 § 1 kw, poprzez to, że w dniu 14 lipca 2015 roku około godz. 11:05 w W. na drodze publicznej na skrzyżowaniu ulic (...). (...) (...) naruszył zasady przewidziane w § 96 ust 3 (...) oraz (...) w ten sposób, że kierując samochodem marki B. nr rej. (...) nie zachował szczególnej ostrożności i nie zastosował się do sygnalizatora (...) i wjechał za sygnalizator podczas nadawanego sygnału czerwonego wraz z zieloną strzałką dla jego kierunku ruchu, pomimo, że powodowało to utrudnienie ruchu, w wyniku czego doprowadził do zderzenia z autobusem marki S. nr rej. (...) powodując jego uszkodzenie, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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 w bezpieczeństwie ruchu drogowego. Zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym (art. 3) każdy uczestnik ruchu, czyli pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze, jak i inne osoby znajdujące się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, czyli 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. Każdy uczestnik ruchu drogowego jest obowiązany do zachowania ostrożności, czyli do postępowania uważnego, przezornego, stosowania się do sytuacji istniejącej na drodze. Zachowanie kierującego pojazdem w związku ze zbliżaniem się do skrzyżowania określa art. 25 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z tym przepisem ww. ustawy, 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. Zatem przy tym manewrze istotne znaczenie ma zachowanie szczególnej ostrożności. Ta szczególna ostrożność jest definiowana jako ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do

warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie (art. 2 pkt 22 prawa o ruchu drogowym). Jak słusznie podkreśla Sąd Najwyższy kierującego pojazdem zbliżającego się do każdego skrzyżowania obowiązuje zachowanie szczególnej ostrożności co polega na zwiększonej obserwacji drogi, zmniejszeniu prędkości do takiej, która pozwoli na przepuszczenie pojazdu korzystającego z pierwszeństwa oraz pieszych przechodzących przez jezdnię, a nawet zatrzymanie się, gdy okaże się to konieczne (por. wyr. SN z dnia 8 lipca 1987 r., V KRN 176/87, OSNPG 1988, nr 6, poz. 57). W ocenie Sądu A. K. tej właśnie szczególnej ostrożności nie zachował, przed wjazdem na skrzyżowanie nie upewnił się czy jego manewr nie wpłynie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym pojazdów już na drodze się znajdujących. W sprawie niniejszej co więcej obwiniony znajdował się na skrzyżowaniu, na którym dla jego kierunku jazdy nadawany był sygnał czerwony ze strzałką zieloną, który tylko warunkowo uprawniał do wjazdu na skrzyżowanie. Mianowicie jak jasno stanowi §96 ust. 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom. Zgodnie zaś do 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. Obwiniony w sposób ewidentny nie zastosował się do wszystkich powyższych obowiązków, nie obserwował bacznie drogi i swoim wykonaniem manewru utrudnił ruch innego pojazdu czym spowodował jego uszkodzenie. Należy jednocześnie podkreślić, iż obowiązek nie utrudnienia ruchu zachodzi niezależnie od tego, czy pojazd poruszający się z pierwszeństwem przestrzega zasad bezpieczeństwa tj. nie przekracza swojego pasa ruchu, czy też zasady tej nie przestrzega. Na obwinionym bez względu zatem ciążył obowiązek upewnienia się, przez dokładne rozeznanie sytuacji, czy jego wjazd na skrzyżowanie i wykonanie manewru skrętu w prawo nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nie utrudni ruchu innym pojazdom czego A. K. jak sam przyznał podając, iż nie widział autobusu, nie uczynił. Mając na uwadze powyższe, należało uznać, że obwiniony swoim zachowaniem wyczerpał znamiona wykroczenia określonego w art. 86 § 1 kw, ale też art. 92 §1 kw gdyż nie zastosował się do sygnału drogowego (...). Obwiniony jako osoba dorosła posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdami, miał pełną świadomość jak winien się zachować zgodnie z zasadami ruchu drogowego, był świadomy bowiem, że dokonuje manewru skrętu w prawo i nawet jeżeli nie dokładnie widział drogę i choć być może miał nadzieję na uniknięcie kolizji, jednak nie zachował szczególnej ostrożności, a zatem umyślnie naruszył przepisy ustawy prawo o ruchu drogowym. Mógł bowiem przewidzieć, że po prawym pasie ruchu może poruszać się pojazd i może utrudnić mu ruch, a tym samym dojdzie do kolizji i godził się na to. Obwiniony bowiem miał czas na rozeznanie się w sytuacji i dokładną ocenę czy jego przejazd w sposób bezpieczny jest możliwy.

Przy wymiarze kary w zakresie zarzuconego obwinionemu czynu Sąd kierował się dyrektywami wymiaru kary określonymi w art. 33 kw oraz szczególnie w art. 24 § 1 i 3 kw, ustawowymi granicami zagrożenia przewidzianymi przez ustawodawcę. Zgodnie z przepisem art. 9 § 1 kw jeżeli czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwóch lub więcej przepisach ustawy, stosuje się przepis przewidujący najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów. W przedmiotowej sprawie jest to przepis art. 86 § 1 k.w.

Sąd ocenił stopień społecznej szkodliwości czynu obwinionego w zakresie wyczerpania znamion zarzucanego wykroczenia jako wysoki. Obwiniony w czasie wykonywania manewru warunkowego krętu w prawo winien rozeznaczyć się w sytuacji panującej na drodze, a w wypadku braku możliwości pewnego ustalenia czy jego manewr nie utrudni ruchu innym uczestnikom winien od niego odstąpić i poczekać na zmianę sygnału na zielony. Obwiniony nie dostosował swojego postępowania do zasad ruchu drogowego obowiązujących przy wykonywaniu przedmiotowego manewru, w wyniku czego doprowadził do zderzenia z autobusem, powodując jego uszkodzenie, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W wyniku działania obwinionego doszło do naruszenia dobra prawnego jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, które z uwagi na możliwość powstania ciężkich i

nieodwracalnych skutków dla mienia i zdrowia podlega szczególnej ochronie. Jako okoliczność obciążającą Sąd potraktował uprzednia karalność obwinionego za wykroczenia drogowe k. 52.

Sąd określając wymiar kary kierował się także wskazaniem dyrektyw prewencji generalnej i indywidualnej. Na podstawie art. 86 § 1 kw przy zastosowaniu art. 24 § 1 i 3 kw oraz art. 9 § 1 kw za przypisane wykroczenie Sąd wymierzył obwinionemu karę grzywny w wysokości 500 zł, uznając taką karę za adekwatną do stopnia winy i społecznej szkodliwości czynu. W ocenie Sądu wymierzona kara pozwoli na osiągnięcie celów kary, tak w zakresie wychowawczego oddziaływania na obwinionego, jak i w płaszczyźnie społecznego jej oddziaływania, uświadamiając obwinionemu konieczność zachowania szczególnej ostrożności w sytuacjach określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. W ocenie Sądu orzeczona kara sprzyjać będzie przestrzeganiu przez obwinionego w przyszłości zasad ruchu drogowego i będzie odpowiednią dolegliwością w związku z popełnionym wykroczeniem drogowym.

Sąd na podstawie art. 118 § 1 kpw w zw. z § 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 10 października 2001 r. w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty za wniesienie wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia i art. 119 kpw w zw. z art. 3 ust. 1 i art. 21 pkt 2 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych obciążył obwinionego kwotą 50 złotych opłaty oraz zryczałtowanymi kosztami postępowania w wysokości 100 zł, uznając, że obwiniony, z uwagi na swoją dobrą sytuację materialną jest w stanie uiścić powyższe należności, a wobec uznania jego winy winien być do tego obowiązany.