

Sygn. akt XI W 5533/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 lutego 2016 roku

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

Przewodniczący: SSR Barbara Syta

Protokolant: Karolina Kowalczyk

Przy udziale oskarżyciela publicznego J. K.

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 14 października 2015 roku, 16 listopada 2015 roku, 14 grudnia 2015 roku, 22 stycznia 2016 roku oraz 24 lutego 2016 roku w W.

w postępowaniu zwyczajnym

sprawy **A. M.**

syna S. i J.

urodzonego dnia (...) w K.

obwinionego o to, że:

w dniu 23 stycznia 2015 roku około godz. 09:08 w W. na drodze publicznej w ruchu lądowym na Rondzie (...) naruszył zasady przewidziane w art. 22 ust. 1 i 4 Pord, w ten sposób, że kierując autobusem marki S. nr rej. (...), nie zachował szczególnej ostrożności podczas zmiany pasa ruchu oraz nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi, jadącemu po pasie ruchu, na który zamierzał wjechać, przez co doprowadził do zderzenia z samochodem marki M. nr rej. (...), uszkadzając pojazdy, czym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

tj. o wykroczenie z art. 86 § 1 kw w związku z art. 22 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 roku poz. 1137 ze zm.),

orzeka:

I. obwinionego **A. M.** uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu, przy czym ustala, w granicach zarzutu, że obwiniony popełnił zarzucany mu czyn zjeżdżając z Ronda (...), co stanowi wykroczenie z art. 86 § 1 kw i za to na podstawie art. 86 § 1 kw skazuje go, a na podstawie art. 86 § 1 kw w zw. z art. 24 § 1 i 3 kw wymierza obwinionemu karę grzywny w wysokości 500 (pięćset) 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 120 (sto dwadzieścia) złotych tytułem zryczałtowanych wydatków postępowania, kwotę 443,50 (czteryście czterdzieści trzy złote pięćdziesiąt groszy) złotych tytułem kosztów opinii biegłego oraz kwotę 50 (pięćdziesiąt) złotych tytułem opłaty.

Sygn. akt XI W 5533/15

UZASADNIENIE

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

W dniu 23 stycznia 2015 roku około godz. 9:08 w W. A. M. kierował autobusem (...) marki S. o numerze rejestracyjnym (...). A. M. jechał od przystanku metro (...) do Ronda (...) z zamiarem skrętu w lewo w ulicę (...). W tym samym czasie ulicą (...) poruszał się samochodem marki M. o numerze rejestracyjnym (...) A. R. wraz z pasażerką P. R.. A. R. również jechał w kierunku ulicy (...). Po dojechaniu do Ronda (...) zajął prawy skrajny pas ruchu, natomiast A. R. zajął środkowy pas ruchu. Lewy pas ruchu był zajęty przez inne pojazdy. Przed autobusem, na pasie prawym skrajnym, znajdowały się również dwa samochody osobowe. Wszystkie pojazdy oczekiwały na zielone światło. Gdy sygnalizator nadał sygnał zielony, kierujący autobusem A. M., znajdujący się na prawym skrajnym pasie ruchu, zjeżdżając z ronda, ruszył na wprost w ulicę (...). Tuż za rondem, przed przejściem dla pieszych, A. M. podjął próbę zmiany pasa z prawego skrajnego na środkowy, jednak uniemożliwił mu to pojazd marki M. kierowany przez A. R., który wówczas poruszał się pasem środkowym w tym samym kierunku. Kierujący autobusem A. M., z uwagi na fakt, iż skrajny prawy pas ruchu na jego przedłużeniu przechodził w ul. (...), za przejściem dla pieszych, podjął kolejną próbę zmiany pasa ruchu z prawego skrajnego na środkowy. W tym celu zjechał z prawego pasa na środkowy, nie ustępując pierwszeństwa poruszającemu się środkowym pasem ruchu pojazdowi marki M. kierowanemu przez A. R.. W wyniku tego manewru A. M. obtarł lewym bokiem części tylnej kierowanego przez siebie autobusu prawy przedni narożnik pojazdu marki M..

Z uwagi na zaistniałą sytuację A. R., użył sygnału dźwiękowego, aby dać do zrozumienia kierowcy autobusu, że doszło do kontaktu między pojazdami. W związku z tym, że kierujący autobusem nie zareagował i kontynuował jazdę A. R. pojechał za autobusem. Oba pojazdy zatrzymały się na najbliższym przystanku autobusowym, znajdującym się kilkaset metrów dalej. A. R. wysiadł z pojazdu w celu przeprowadzenia rozmowy z kierującym autobusem. A. M. wyraził zdziwienie, że doszło do kontaktu między pojazdami i zatelefonował do dyżurnego Nadzoru (...). Na miejsce przybył Instruktor Nadzoru (...), który po dokonaniu wstępnych oględzin szkód na pojazdach ustalił, że winnym zdarzenia jest kierujący M..

Wezwani na miejsce funkcjonariusze Policji przeprowadzili rozmowę z uczestnikami zdarzenia, dokonali oględzin pojazdów oraz zbadali stan trzeźwości obydwu kierujących.

W momencie zaistnienia zdarzenia obydwaj kierujący byli trzeźwi.

W wyniku zdarzenia w samochodzie marki M. ustalono uszkodzenia następujących elementów: zarysowany przedni prawy błotnik i przedni zderzak po prawej stronie – ślad zarysowania biegnie ku przodowi pojazdu, oraz zarysowane boczne prawe lusterko. W autobusie marki S. ustalono uszkodzenia: zarysowany lewy bok pojazdu za trzecią osią na długości około 2 metrów oraz brak widocznych wgnieceń.

W czasie przedmiotowego zdarzenia drogowego nawierzchnia asfaltowa jezdni była mokra i występowały opady atmosferyczne deszczu ze śniegiem. Okolice Ronda (...) nie posiadają zainstalowanych kamer monitoringu.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie:

- częściowych wyjaśnień obwinionego złożonych w toku czynności wyjaśniających (k. 35) oraz w postępowaniu przed Sądem;
- zeznań świadków A. R. i P. R. złożonych w toku czynności wyjaśniających (k. 18v-19, k. 20v-21) oraz w postępowaniu przed Sądem;
- nagrania z autobusu (k. 28);
- pisemnej opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego (k. 115-118) oraz ustnej opinii uzupełniającej biegłego przedstawionej na rozprawie w dniu 24 lutego 2016 roku;
- notatki urzędowej (k. 1-2);

- szkicu miejsca zdarzenia drogowego (k. 3);
- protokołu oględzin (k. 4-5);
- zdjęć (k. 23-24);
- nagrania znajdującego się na płycie CD (k.77);
- pisma (k. 99);
- szkicu miejsca zdarzenia (k. 100-101).

Obwiniony przesłuchany w toku czynności wyjaśniających oraz w postępowaniu przed Sądem nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Podczas przesłuchania w trakcie czynności wyjaśniających obwiniony wyjaśnił, że będąc na Rondzie (...) skręcał w ul. (...) z pasa do jazdy na wprost i skrętu w lewo. Po wyprostowaniu autobusu, będąc na środkowym pasie ruchu, zauważył dwa samochody stojące obok siebie na pasie do skrętu w lewo. Wskazał, że nie jest możliwe, aby to on uderzył w samochód, gdyż autobus miał uszkodzenia za trzecią osią. Wskazał, że ten samochód „przykleił się” do autobusu chcąc przeskoczyć na środkowy pas ruchu, gdyż na pasie lewym był korek. Podał, że w jego autobusie znajduje się monitoring, który z pewnością potwierdzi jego wersję. Przesłuchany na rozprawie w dniu 14 października 2015 roku wyjaśnił, że w dniu 23 stycznia 2015 roku obsługiwał linię (...), poruszał się z przystanku M. (...) w kierunku na G.. Ruszając z przystanku M. (...) ustawił autobus na pasie drugim skrajnym od lewej strony, który zezwala na jazdę na wprost oraz do skrętu w lewo. Wskazał, iż miał prawo ustawić się na tym pasie i skręcić z niego w lewo, z uwagi na gabaryty pojazdu. Po zmianie świateł na zielone skręcił w lewo, złamał autobus. Z uwagi na czerwone światło na rondzie, zatrzymał autobus, bowiem przed nim znajdowały się jeszcze dwa samochody osobowe. Obwiniony wyjaśnił, że po lewym pasie poruszał się kierujący M.. Wskazał, że na lewym pasie zawsze jest korek, więc podejrzewa, że kierujący M. „chciał przeskoczyć”, by nie stać w korku, na środkowy pas. Po zapaleniu się zielonego światła obwiniony ruszył, ruszyły też inne pojazdy. Zdaniem obwinionego kierowca M. będąc na lewym pasie odjechał od krawężnika, a na jego miejsce wjechał inny pojazd, zaś później znajdowali się oni na jednym pasie, bardzo blisko siebie. Po wyprostowaniu autobusu i zapaleniu się światła zielonego obwiniony pojechał na wprost, i jak twierdzi, wówczas kierujący M. uderzył w niego. Wskazał, że w tym momencie doszło do obtarcia autobusu za trzecią osią, zaś w pojeździe marki M. doszło do uszkodzenia nadkola. Obwiniony wskazał również, że instruktor nadzoru ruchu (...), który pojawił się na miejscu po zdarzeniu, stwierdził winę kierującego M.. Obwiniony wezwał na miejsce Policję. Podkreślił również, że to nie on jest winny całemu zajściu, bowiem był w pasie, a autobus mimo 18-metrowej długości, prowadzi się jak samochód osobowy, nie ścina i nie zachodzi. Obwiniony wskazał, że cały czas poruszał się pasem środkowym. W toku rozprawy obwiniony wykonał szkic miejsca zdarzenia (k. 90). Na pytania oskarżyciela publicznego obwiniony wyjaśnił, że kierujący M. jechał lewym pasem, zaś on sam jechał pasem środkowym, i nie miał potrzeby zmieniać pasa w trakcie jazdy. Podał, że widział w lusterku, jak dwa samochody na lewym pasie stoją obok siebie. Gdyby zmienił pas na prawy skrajny, byłby zmuszony wjechać w ulicę (...), on natomiast jechał na wprost, bowiem przystanek autobusu znajduje się na wprost, ok. 500 m dalej.

Sąd zważył, co następuje:

Sąd dał wiarę wyjaśnieniom obwinionego w tej części, w której nie przeczyły ustaleniom poczynionym na podstawie innych ujawnionych dowodów, tj. że obwiniony w dniu 23 stycznia 2015 roku około godz. 9:08 w W. kierował autobusem (...) o numerze rejestracyjnym (...) na trasie linii (...), zbliżając się do Ronda (...) zamierzał jechać w kierunku ul. (...) oraz, że doszło w tym dniu do kolizji z samochodem marki M. kierowanym przez A. R.. Wyjaśnienia obwinionego w tym zakresie znajdują odzwierciedlenie w pozostałym zebranych materiale dowodowym, ponadto nie kwestionował ich sam obwiniony.

Sąd odmówił natomiast waloru wiarygodności wyjaśnieniom obwinionego odnośnie samego przebiegu zdarzenia. Obwiniony wskazał, że po wjechaniu na rondo zamierzał skręcić w lewo, w związku z czym na rondzie zajął środkowy pas ruchu, i później również poruszał się pasem środkowym, pozwalającym mu na jazdę na wprost przez rondo,

w kierunku G.. Obwiniony wyjaśnił również, że pokrzywdzony, tj. kierujący M. o numerze rejestracyjnym (...) A. R., poruszał się cały czas lewym pasem ruchu. Obwiniony wskazał, że w trakcie jazdy przez rondo, jak i po opuszczeniu ronda, nie zmieniał pasa ruchu. Zdaniem obwinionego do kolizji doszło w momencie skrętu w lewo na rondzie i to kierujący M. A. R. doprowadził do kolizji obu pojazdów. W ocenie Sądu taki przebieg zdarzenia nie znajduje potwierdzenia w zebranych materiale dowodowym w postaci przede wszystkim opinii biegłego, nagrania z monitoringu autobusowego oraz zgodnych relacji świadków A. R. i P. R.. Opinia biegłego, zarówno pisemna, jak i ustna, sporządzona w oparciu o nagranie z monitoringu autobusowego, w sposób kategoryczny wyklucza, żeby autobus kierowany przez obwinionego znajdował się na Rondzie (...) na środkowym pasie ruchu. Opinia ta potwierdza relację świadków A. R. i P. R., z której wynika, że autobus znajdował się na prawym pasie ruchu i podejmował próby zmiany pasa ruchu na środkowy. W ocenie Sądu wersja zdarzenia podawana przez obwinionego, sprzeczna z pozostałymi dowodami wskazanymi wyżej, stanowi jedynie przyjętą przez obwinionego linię obrony mającą go doprowadzić do uniknięcia odpowiedzialności za popełnione wykroczenie.

Sąd uznał za wiarygodne w całości zeznania świadków A. R. i P. R., w zakresie, w jakim przedstawili oni przebieg zdarzenia, do którego doszło w dniu 23 stycznia 2015 roku ok. godz. 9:08 na Rondzie (...). Zeznania wskazanych świadków są logiczne i konsekwentne oraz korespondują ze sobą. Na podstawie zeznań świadków Sąd ustalił, że obwiniony kierujący autobusem marki S. na Rondzie (...) zajmował prawy pas ruchu, natomiast świadkowie znajdowali się w samochodzie marki M. na środkowym pasie ruchu. Obwiniony w wyniku podjętego manewru zmiany pasa ruchu z prawego na środkowy, przy zjeżdżaniu z R., doprowadził do kolizji z ich samochodem. Wersję przebiegu zdarzenia podawaną przez świadków potwierdza nagranie z monitoringu autobusowego oraz pisemna i ustna opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, wydana w oparciu o wnikliwą analizę tego nagrania. W związku z powyższym, w ocenie Sądu, zeznania świadków w pełni zasługują na uwzględnienie.

Sąd uznał za wiarygodne nagranie z kamery znajdującej się w autobusie kierowanym przez obwinionego A. M. (k. 28). Na podstawie tego nagrania Sąd ustalił, że na Rondzie (...) obwiniony kierujący autobusem zajmował prawy pas ruchu, a świadek A. R. kierujący M. zajmował środkowy pas ruchu. Ponadto, z treści nagrania wynika, że obwiniony, przed przejściem dla pieszych, podjął próbę zmiany pasa ruchu na środkowy. Następnie, za przejściem dla pieszych, obwiniony dokonał skutecznego manewru zmiany pasa ruchu na środkowy, co również wynika z nagrania.

Treść nagrania pozwoliła Sądowi na ustalenie rzeczywistego przebiegu zdarzenia z dnia 23 stycznia 2015 roku. Treść nagrania potwierdza wersję zdarzenia podawaną przez świadków A. R. i P. R.. Podkreślić należy, że zdarzenie zostało zarejestrowane przez kamery znajdujące się w autobusie kierowanym przez obwinionego. Żadna ze stron nie kwestionowała w żaden sposób autentyczności tego nagrania, Sąd natomiast z urzędu nie dostrzegł powodów, dla których należałoby mu odmówić wiarygodności i mocy dowodowej. Przedmiotowe nagranie stanowiło dla Sądu istotny dowód dla dokonania ustaleń faktycznych.

Dowodem o istotnym znaczeniu w niniejszej sprawie jest opinia biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego (pisemna i ustna). Biegły w sposób dokładny i wyczerpujący dokonał analizy zdarzenia drogowego z dnia 23 stycznia 2015 r. z punktu widzenia taktyki i techniki jazdy kierujących, a także odpowiedział na pytania Sądu o naruszone reguły ostrożności, kwestię możliwości uniknięcia zdarzenia oraz prawdopodobieństwo wystąpienia wersji prezentowanych przez uczestników zdarzenia. Opinia została sporządzona rzetelnie i fachowo, przez osobę posiadającą fachową wiedzę, obcą dla stron i niezainteresowaną w żaden sposób rozstrzygnięciem sprawy. Biegły nie ograniczył się tylko do opisanego wyżej wymienionych kwestii, ale także powołał dokumentację fotograficzną, która, jego zdaniem, oddaje najbardziej prawdopodobny moment zetknięcia się pojazdów. Opiniujący wskazał, że znajdujące się w aktach sprawy nagranie z kamer monitoringu w autobusie pokazuje wzajemne ustawienie autobusu i M. na rondzie. Zgodnie z tymi nagraniami biegły wskazał, że autobus zajmował pas prawy, a M. pas środkowy. W ocenie biegłego, z nagrania wynika jednoznacznie, że kierujący autobusem podjął kilka prób zmiany pasa ruchu z prawego na środkowy, i w wyniku jednej z tych prób, mogło dojść do kolizji. Biegły stanowczo wykluczył, żeby autobus znajdował się na środkowym pasie ruchu, a pojazd marki M. na lewym, jak podawał obwiniony.

W ocenie Sądu pisemna opinia biegłego jest spójna wewnętrznie oraz logiczna. Ponadto biegły w sposób wyczerpujący potwierdził na rozprawie, w opinii ustnej, tezy stawiane w opinii pisemnej oraz wyjaśnił wątpliwości. W szczególności biegły wyjaśnił, dlaczego nie uwzględnił przy wydawaniu opinii ujawnionych uszkodzeń samochodów. Wobec powyższego brak jest jakichkolwiek podstaw do kwestionowania wiarygodności opisywanego środka dowodowego. W ocenie Sądu na podkreślenie zasługuje fakt, że biegły sporządzając opinię opierał się przede wszystkim na nagraniu z monitoringu znajdującego się w autobusie, tj. na materiale dowodowym w najwyższym stopniu obiektywnym, pokazującym to, co zostało zarejestrowane przez kamerę w dacie zdarzenia. W ocenie Sądu fakt ten dodatkowo wpływa na wysoką wartość dowodową opinii biegłego w przedmiotowej sprawie. Biegły wskazał jednoznacznie, że wersja przedstawiona przez kierującego samochodem marki M. jest bardziej prawdopodobną wersją zdarzenia i wyczerpująco uzasadnił swoje stanowisko. Ponadto biegły określił, że bezpośrednią przyczyną kolizji było wjechanie autobusu (...) na pas ruchu – tor ruchu, po którym poruszał się samochód marki M., tj. wskazał, że do kolizji przyczyniło się zachowanie obwinionego. W opinii biegłego, kierowca autobusu, widząc że środkowy pas ruchu jest zajęty przez M., powinien kontynuować jazdę prawym pasem lub zatrzymać się.

W niniejszej sprawie obwiniony wraz z obrońcą zgłaszali liczne zastrzeżenia do opinii biegłego kwestionując poczynione przez niego ustalenia. Sąd nie uwzględnił jednak tych zastrzeżeń, uznając je za zwykłą polemikę z treścią opinii. Podkreślić należy, że biegły w opinii ustnej potwierdził i rozwinął wnioski zawarte w opinii pisemnej oraz ustosunkował się do pytań Sądu i stron. Biegły, jako osoba posiadająca niezbędne kompetencje oraz wiedzę, wyraźnie wskazał, że tor ruchu autobusu przedstawiony przez obwinionego, z uwagi na gabaryty pojazdu oraz inne pojazdy znajdujące się na rondzie, w dużej części byłby niemożliwy do wykonania, w związku z czym wersja zdarzenia przedstawiona przez obwinionego nie mogła mieć miejsca. Ponadto biegły stanowczo i konsekwentnie wskazał, że autobus znajdował się na prawym pasie ruchu i za przejściem dla pieszych, po zjechaniu z R., zmienił pas na środkowy.

Sąd uznał za pełnowartościowy i wiarygodny materiał dowodowy ujawniony na rozprawie w trybie art. 76 § 1 kpw, tj.: notatkę urzędową (k. 1-2), szkic miejsca zdarzenia drogowego (k. 3), protokół oględzin (k. 4, 5), protokół z przebiegu badania stanu trzeźwości (k. 6, 7), zdjęcia (k. 23, 24), rejestr ukaranych za wykroczenia (k. 36), pismo (k. 99), szkic miejsca zdarzenia (k. 100, 101). Dokumenty te zostały sporządzone przez uprawnione do tego osoby i instytucje, w przewidzianej prawem formie, w związku z czym Sąd uznał powyższe dokumenty za w pełni wiarygodne. Strony nie kwestionowały ich prawdziwości ani autentyczności, Sąd natomiast z urzędu nie dostrzegł powodów, dla których należałoby im odmówić wiarygodności i mocy dowodowej.

Walorem wiarygodności Sąd obdarzył również akta szkody komunikacyjnej zawarte na płycie CD (k. 77). Zostały one sporządzone przez osoby uprawnione, w ramach ich kompetencji, ponadto podczas rozprawy żadna ze stron ich nie zakwestionowała. Nie zachodzą zatem żadne okoliczności, które mogłyby podważyć ich wiarygodność i stanowiły one przydatny dowód w niniejszej sprawie.

Przy dokonywaniu ustaleń stanu faktycznego w przedmiotowej sprawie Sąd nie uwzględnił szkicu miejsca zdarzenia sporządzonego przez obwinionego (k. 90). W ocenie Sądu szkic ten nie zasługuje na obdarzenie go walorem wiarygodności. Usytuowanie pojazdów z momentu zdarzenia na tym szkicu jest odzwierciedleniem wersji zdarzenia prezentowanej przez obwinionego i nie znajduje potwierdzenia w pozostałym materiale dowodowym zgromadzonym w niniejszej 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 za popełnienie tego wykroczenia jest kara grzywny.

W ocenie Sądu zgromadzony w niniejszej sprawie materiał dowodowy pozwala na bezsporne stwierdzenie, że A. M. swoim zachowaniem wypełnił znamiona czynu z art. 86 § 1 kw. Poruszając się po rondzie (...), jak i tuż za nim, nie zachował szczególnej ostrożności podczas wykonywania manewru zmiany pasa ruchu oraz nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu pojazdowi marki M. kierowanemu przez A. R., jadącemu po pasie ruchu, na który zamierzał wjechać, przez co doprowadził do zderzenia z nim, powodując uszkodzenia pojazdów. Tym samym spowodował zagrożenie

bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Na podstawie zgromadzonych w sprawie dowodów, przede wszystkim w postaci zeznań świadków A. R. i P. R., nagrania z monitoringu w autobusie oraz opinii biegłego, Sąd ustalił, że do zdarzenia doszło przy zjeżdżaniu z R., za przejściem dla pieszych. Świadek A. R. wyraźnie bowiem wskazywał, że kiedy opuszczał skrzyżowanie, to zauważył, że autobus zaczął zmieniać pas ruchu z prawego na środkowy i wtedy doszło do obtarcia pojazdów. Wersję zdarzenia podawaną przez świadka potwierdził biegły w sporządzonej opinii, wydanej w oparciu o nagranie z autobusu.

Obwiniony jest osobą pełnoletnią i nie zachodziły wątpliwości odnośnie jego poczytalności. W świetle zgromadzonego materiału dowodowego jego wina nie budzi wątpliwości. W ocenie Sądu obwiniony popełnił czyn zarzucany mu wnioskiem o ukaranie nieumyślnie. Nie zachował bowiem wymaganej przy podejmowaniu zmiany pasa ruchu szczególnej ostrożności i nie upewnił się dostatecznie o możliwości bezpiecznego wykonania manewru. W ocenie Sądu obwiniony skupił się przede wszystkim na samym fakcie zmiany pasa ruchu, zamierzał bowiem jechać na wprost a znajdował się na prawym pasie ruchu, który nie uprawniał do jazdy na wprost. Podkreślić należy, że obwiniony jako osoba dorosła, która uzyskała uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym do kierowania autobusami, powinien przewidywać konsekwencje podejmowanych przez niego działań. Od obwinionego można było zatem wymagać zachowania zgodnego z prawem.

Art. 1 § 1 kw stanowi, że 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, że 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 ruchu drogowym. A. M. jadąc autobusem (...) naruszył zasady przewidziane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym nakazujące kierującemu zachowanie szczególnej ostrożności podczas zmiany pasa ruchu (art. 22 ust. 1) oraz nakazujące ustąpienie pierwszeństwa przejazdu pojazdowi, poruszającemu się po pasie, na który obwiniony miał zamiar wjechać (art. 22 ust. 4). Naruszenie wskazanych przepisów było na tyle znaczne, że w konsekwencji doprowadziło do zderzenia z innym pojazdem. Wskutek zderzenia powstała wymierna szkoda w postaci uszkodzeń w obu pojazdach uczestniczących w kolizji, ponadto spowodowało to realne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i naraziło innych uczestników ruchu na konkretne niebezpieczeństwo. Powyższe przesądza o społecznej szkodliwości czynu obwinionego.

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, że zachodzą wszystkie przesłanki odpowiedzialności za wykroczenie. Wobec powyższego Sąd nie miał wątpliwości, że obwiniony A. M. ponosi odpowiedzialność za popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 kw i skazał go za ten czyn.

Sąd wymierzając obwinionemu karę za popełnione wykroczenie kierował się ustawowymi dyrektywami jej wymiaru zawartymi w art. 33 kw. Mając na uwadze brak karalności obwinionego w zakresie wykroczeń drogowych, zdaniem Sądu, kara grzywny w wysokości 500 złotych jest adekwatna do stopnia społecznej szkodliwości czynu i nie przekracza stopnia winy. Obwiniony naruszył istotną zasadę ruchu drogowego, która wymaga zachowania szczególnej ostrożności przy dokonywaniu manewru zmiany pasa ruchu. W ocenie Sądu zastosowana sankcja spełni także swoje cele w zakresie prewencji generalnej oraz będzie wystarczająca, aby A. M. nie popełnił podobnego wykroczenia ponownie i przestrzegał zasad ruchu drogowego. Zdaniem Sądu wysokość kary grzywny została dostosowana do warunków materialnych obwinionego i mimo tego, że kara spełni funkcję represyjną, to obwiniony będzie w stanie uiścić kwotę grzywny nie odnosząc znacznego uszczerbku.

Na podstawie art. 118 § 1 kpw, art. 627 kpk w zw. z art. 119 kpw Sąd zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa opłatę w wysokości 50 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 (tekst jednolity Dz. U. z 1983 r., nr 49, poz. 223 ze zm.) oraz

koszty postępowania, tj. zryczałtowane wydatki postępowania (100 złotych) i ryczałt za badanie zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu urządzeniem elektronicznym (20 złotych), których wysokość ustalono na podstawie § 1 pkt 1 oraz § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 10 października 2001 roku w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty za wniesienie wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2001 r., nr 118, poz. 1269 ze zm.). Uwzględniając powyższe Sąd obciążył również obwinionego kosztami opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego. Sąd uznał, że warunki rodzinne i materialne obwinionego pozwalają na uiszczenie przez obwinionego kosztów sądowych w pełnej wysokości.