

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 5 marca 2021r. około godziny 5:35 na drodze krajowej nr (...) relacji M. – R. gm. M. K. P. kierował samochodem ciężarowym m-ki M. nr rej. (...) z naczepą m-ki G. jadąc w kierunku miejscowości M.. Na naczepie przewoził kombajn zbożowy m-ki C., którego przednie koła wystawały poza obrys naczepy z lewej strony o 0,44 m, zaś z prawej o 0,5 m, przekraczając dopuszczalną odległość 0,23 m. Szerokość przewożonego ładunku powodowała, iż wystawał on nieznacznie na nieustaloną odległość poza oś środkową jezdni. Z przeciwnego kierunku tą samą trasą poruszał się samochód m-ki S. o nr rej. (...) kierowany przez T. P. (1). Widząc zbliżający się pojazd ciężarowy T. P. (1) kontynuował jazdę środkiem swojego pasa ruchu nie zjeżdżając do prawej krawędzi jezdni. W momencie wymijania się pojazdów doszło do uderzenia lewą stroną samochodu S. w wystające i nieoznaczone właściwą sygnalizacją koło przewożonego przez pojazd ciężarowy kombajnu zbożowego. Na skutek uderzenia T. P. (1) stracił panowanie nad pojazdem, który wpadł w poślizg i przejechał na przeciwny pas ruchu zderzając się z poruszającym się prawidłowo swoim pasem ruchu pojazdem m-ki F. (...) nr rej. (...). Kierujący pojazdem F. (...) R. O. na skutek zderzenia doznał obrażeń ciała w postaci powierzchownego urazu klatki piersiowej oraz odcinka szyjnego kręgosłupa, które naruszył prawidłową funkcję narządów ciała na czas poniżej 7 dni.

Podczas kolizji obaj kierujący pojazdami byli trzeźwi. Droga w miejscu zdarzenia posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,7 m, z wydzielonymi pasami ruchu. W miejscu zdarzenia obowiązuje ograniczenie prędkości do 90 km/h. W chwili zdarzenia panowała pora nocna, jednakże z przejaśnieniami wynikającymi ze zbliżającego się wschodu słońca. Nawierzchnia jezdni była śliska.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie następujących dowodów:

częściowo wyjaśnień obwinionych K. P. i T. P. (1) k. 142, zeznań świadka R. K., T. P. (2), K. C. i R. O. k. 143; notatek k. 6, 7, 9-10, 88, protokołów badania stanu trzeźwości k. 11-12, 13-14, 15-16, protokołów oględzin k. 21-24, 25-28, 33-38, 39-45, szkicu k. 80, fotografii k. 58-79, 86, 147, opinii lekarskiej k. 52, opinii biegłego sądowego z zakresu ruchu drogowego k. 157-177, 208-219, informacji o wpisach w ewidencji kierowców k. 91, 92, informacji k. 111-114, zezwolenia k. 137 i wydruków k. 192-196.

Obwiniony K. P. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, że przewoził kombajn o szerokości 3,40 m, na którego przewóz posiadał odpowiednie zezwolenie. Jechał maksymalnie blisko prawej krawędzi jezdni przy samym poboczu i jego zdaniem przewożony przez niego ładunek w całości mieścił się na jego pasie ruchu. Ładunek był oznaczony tzw. gabarytkami, które były rozciągnięte na całą szerokość ładunku. Widział nadjeżdżający pojazd z naprzeciwka, który jechał dość szybko i jakby delikatnie zjeżdżał do lewej strony. Pojazd ten otarł się o oponę przewożonego kombajnu, w taki sposób, że obrysówki oznaczające ładunek nie zostały uszkodzone. Nadmienił, że w momencie zdarzenia poruszał się z prędkością jak wynikało z tachografu 67 km/h (k. 142).

Obwiniony T. P. (1) również nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, że widoczność była dobra bez zamglenia, a nawierzchnia jezdni czysta i nie czuł aby była śliska. Widział, że zbliża się z naprzeciwka samochód ciężarowy, więc wyłączył światła długie. Zbliżający się samochód nie miał żadnego dodatkowego oświetlenia, nie widział też w nim żadnych odbłasków. Jechał dalej środkiem swojego pasa ruchu i w momencie wymijania się poczuł huk uderzenia i jakiś nieoświetlony element drugiego pojazdu zaczął zahaczać go od przodu pojazdu przez całą lewą stronę. Na skutek uderzenia wypadły lewe drzwi i szyba, a jego pojazd zaczął się obracać i przemieścił się na drugi pas ruchu, gdzie uderzył w niego pojazd jadący za ciężarówką. Wskazał, że z jego obliczeń wynika, że koło kombajnu w które uderzył wystawało ok. 36 cm poza oś jezdni, a jego samochód miał 2,10 m z lusterkami (k. 142).

Sąd zważył, co następuje:

W niniejszej sprawie bezspornym było wyłącznie to, że w dniu 5 marca 2021r. około godziny 5:35 doszło do kolizji samochodu kierowanego przez obwinionego T. P. (1) z kołem kombajnu przewożonego na naczepie ciągniętej przez pojazd kierowany przez obwinionego K. P., a następnie z samochodem F. kierowanym przez R. O.. Ocena zgromadzonych dowodów dokonana poniżej pozwoliła jednakże ustalić obraz zdarzenia jak w stanie faktycznym.

Przechodząc do analizy wyjaśnień obu obwinionych zdaniem Sądu wyjaśnienia obwinionego T. P. (1) w części, w której opisał przebieg zdarzenia należy uznać za wiarygodne, poza fragmentem, w którym stwierdził, że pojazd ciężarowy kierowany przez K. P. posiadał wyłącznie widoczne oświetlenie typowe dla samochodu ciężarowego, przez co brak widoczności z powodu panujących ciemności nie pozwolił mu na rozpoznanie zagrożenia w postaci przewożonego przez ten pojazd ładunku o znacznych wymiarach. Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, a w szczególności z zeznań R. O. (k. 143), które sąd uznał za wiarygodne z racji tego, że jest on osobą postronną dla obu obwinionych i poruszał się z pojazdem kierowanym przez K. P. przez dłuższy czas, wynika bowiem, że widoczność w momencie zdarzenia była już na tyle dobra, że pozwalała dostrzec gabaryty poruszających się pojazdów. Nadto z dokumentacji fotograficznej wynika, że na naczepie samochodu ciężarowego znajdowały się tablice odblaskowe oznaczające przewożony ładunek, tyle, że nie zostały one rozsunięte do końca opon przewożonego kombajnu. Sam fakt jednakże ich lokalizacji, co wyraźnie widać na fotografii (k. 66, 86) bez problemu pozwalał je dostrzec w warunkach gorszej widoczności w światłach mijania, przez co winien je widzieć również obwiniony jeszcze przed wykonaniem manewru wymijania. T. P. (1) jednakże stanowczo zaprzeczył aby zauważył jakiekolwiek oznaczenie ładunku, jak również wyraźnie w swoich wyjaśnieniach zaniżył szerokość swojego pojazdu wskazując, iż ma on z lusterkami 2,1 m, gdy tymczasem każde z dostępnych powszechnie źródeł podaje szerokość poniżej 2,0 m (przy czym słusznie biegły w opinii na k. 170 uwzględnił w obliczeniach wyłącznie szerokość lewego lusterka, skoro prawe mogło przy bezpiecznej jeździe kołami przy krawędzi jezdni znajdować się poza krawędzią jezdni).

Również wyjaśnienia drugiego obwinionego K. P. zdaniem sądu w przeważającej części są wiarygodne, za wyjątkiem podania, że prawidłowo oznaczył przewożony kombajn na całą szerokość tablicami odblaskowymi oraz iż jego pojazd nie przekraczał szerokością osi jezdni. Wyjaśnieniom w tej części przeczą bowiem zeznania przybyłych na miejsce funkcjonariuszy policji R. K. i T. P. (2), którzy zgodnie podali, że tzw. obrysówki nie sięgały krańców opon kombajnu (k. 143), potwierdzone znajdującą się w aktach dokumentacją fotograficzną i ustaleniami obu biegłych z zakresu ruchu drogowego, a w zakresie przekroczenia osi jezdni ustalenia opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego T. M. (1) (k. 208-219).

Z uwagi na rozbieżne wersje dotyczące braku zawinienia na wniosek obwinionych zostały w sprawie dopuszczone dowody z opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego w celu rekonstrukcji przedmiotowego zdarzenia drogowego. W obu opiniach pisemnych biegli zgodnie stwierdzili, że pierwsze zderzenie kolizyjne polegało na uderzeniu lewym przodem i lewą częścią pojazdu S. w wystające koło przewożonego na naczepie kombajnu. Ustalenie to z racji wzajemnej zgodności oraz niesprzeczności z pozostałym materiałem dowodowym należało podzielić. Pozwala ono tym samym przyjąć, że pojazdy w momencie zderzenia poruszały się do siebie równolegle, co wyklucza aby przyczyną zdarzenia było nagłe zjechanie przez którykolwiek pojazd na tor jazdy pojazdu zbliżającego się z przeciwka. Obaj biegli nadto zgodnie wskazali na brak właściwego oznaczenia przewożonego przez K. P., przez co nieoznaczone koło kombajnu wystawało poza obrys jego pojazdu o ok. 25 cm (k. 168, 214). Biegły sporządzający pierwszą opinię pomimo przyjęcia, że obaj obwinieni nieprawidłowo wykonali manewr wymijania, nie potwierdził jednakże definitywnie, że pojazd K. P. przekroczył oś jezdni. Okoliczność ta wydawałoby się oczywista, zważywszy na dane co do szerokości zespołu pojazdów którym kierował i jego prędkości w odniesieniu do szerokości oraz ukształtowania jezdni, stała u podstaw dopuszczenia kolejnego dowodu z opinii innego biegłego. Jest to przy tym okoliczność na tyle istotna, iż wyznacza zakres odpowiedzialności tegoż obwinionego, albowiem z racji na gabaryty pojazdu którym kierował miał ograniczone możliwości zjechania na pobocze, na które i tak wystawał częściowo przewożony przez niego kombajn. Biegły T. M. (1) w kolejnej opinii jednoznacznie jednak wskazał, że pojazd K. P. wykroczył poza oś jezdni, określając wartość przekroczenia na 73 cm. O ile ustalenie co do samego faktu przekroczenia osi jezdni przez pojazd ciężarowy należy podzielić, gdyż nawet pomijając różnicę w szerokości kombajnu wynikającą z danych technicznych i protokołu oględzin jako nieistotną (12 cm), potwierdzeniem przekraczania osi jezdni przez jego pojazd jest dokumentacja

fotograficzna z miejsca zatrzymania pojazdu, na której wyraźnie widać, że zjechał na pobocze prawą stroną powodowało, iż pojazd zaledwie mieścił się w liniach wyznaczających pas jezdni. Swobodna jazda zatem z prędkością ok. 70 km/h, była możliwa więc tylko i wyłącznie po pasie jezdni, a nie częściowo po poboczu albo po krawędzi jezdni i pobocza. Musiała zatem skutkować przekroczeniem osi jezdni o co najmniej kilkanaście centymetrów i to przekraczaniem jej przez nieoznaczone wystające koło przewożonego kombajnu. Sąd nie podzielił natomiast ustaleń tegoż biegłego w zakresie wartości przekroczenia, gdyż nawet sam obwiniony T. P. (1) w swoich obliczeniach podawał dwukrotnie mniejszą wartość. Poza tym przekroczenie osi o 73 cm z całą pewnością zwróciłoby uwagę świadka R. O. jadącego za tym pojazdem, gdyż zajęta zostałaby ponad 1/4 przeciwnego pasa ruchu. Tamowało by to zatem ruch z przeciwnej strony i było by to wyraźnie widoczne, a poruszający się za pojazdem ciężarowym ww. świadek zeznał, iż jechał dłuższy czas za pojazdem kierowanym przez obwinionego K. P. i nie zauważył aby pojazd ten w trakcie jazdy przekraczał oś jezdni i utrudniał ruch jadącym przeciwnym pasem ruchu. Niczego takiego nie zauważył również w momencie zdarzenia, gdy niespodziewanie doszło do zderzenia jego pojazdu z pojazdem który wymijał się z ciężarówką (k. 143). Nadto zdaniem sądu samo założenie biegłego, iż ładunek pojazdu ciężarowego nie mógł wystawać na pobocze w trakcie jazdy, należy uznać za błędne, gdyż wszystkie znaki odsunięte są od krawędzi jezdni przynajmniej o 1 metr, a więc bezpiecznie i bez problemu nawet z większą prędkością obwiniony mógł w taki sposób się poruszać nie powodując ryzyka zaczepienia o element oznakowania lub gałęzie drzew.

Niewiele wniosły do sprawy zeznania świadka K. C., który jedynie potwierdził, iż panowała delikatna szarówka (a zatem nie całkowite ciemności jak podawał obwiniony T. P. (1)), ale nie był w stanie precyzyjnie określić widoczności (k. 143).

Sprawcą wykroczenia z art. 86§1 kw jest ten, kto nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dla odpowiedzialności z art. 86§1 kw konieczne jest zatem ustalenie, że sprawca nie zachował należytej ostrożności, a więc takiej jaka była wymagana w danej sytuacji i tym spowodował zagrożenie w ruchu drogowym.

Obaj obwinieni wykonywali manewr wymijania. Zgodnie z art. 23 ust.1 pkt.1 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany przy wymijaniu zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu, a w razie potrzeby zjechać na prawo i zmniejszyć prędkość lub zatrzymać się. Nadto w myśl art. 16 ust.4 ww. ustawy kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jako, że ustawa nie określa definicji bezpiecznego odstępu w praktyce wypracowano zgodnie założenie, iż musi to być odstęp przy którym pojazd może się wyminąć z innym pojazdem bez stworzenia zagrożenia dla drugiego pojazdu. Wymijające się pojazdy muszą w równym stopniu usuwać się w kierunku prawej krawędzi jezdni, aby odległość między nimi była bezpieczna.

Obwiniony T. P. (1) jako, że często jeździł drogą na której doszło do kolizji, znając szerokość jezdni, którą się poruszał, widząc zbliżający się pojazd ciężarowy nawet nie mając świadomości, iż może on przewozić ponadgabarytowy ładunek powinien zdawać sobie sprawę, iż koniecznym do zachowania bezpiecznego odstępu od wymijanego pojazdu ciężarowego jest zjechać do prawej krawędzi jezdni. W warunkach dziennych jest to bowiem na tej drodze typowe zachowanie kierujących, albowiem każdy jadący samochód ciężarowy porusza się bardzo blisko osi jezdni. Tymczasem jak wynika z jego wyjaśnień nie zmieniał toru jazdy i jechał środkiem swego pasa ruchu, będąc całkowicie zaskoczony aż do samego momentu zderzenia. Takie zachowanie można wyjaśnić wyłącznie brakiem należytej obserwacji przedpola jazdy i jego oceny, gdyż nawet krótko przez samym wymijaniem nie zauważył istniejącego oznakowania na naczepie pojazdu ciężarowego. Zachowanie przez niego odpowiedniej odległości bocznej od obrysu kabiny zbliżającego się pojazdu ciężarowego pozwoliło by tymczasem na bezkolizyjne wyminięcie się pojazdów (ewentualnie uderzenie lusterkiem, a nie przodem i bokiem pojazdu, co znacznie zmniejszyłoby skutki kolizji). Szerokość jego pojazdu (nawet uwzględniając podawane wyżej wartości wykraczania poza oś jezdni przez pojazd ciężarowy wskazywane przez samego obwinionego w wyjaśnieniach), wynosząca jak wskazano wyżej poniżej 2 metrów, pozwalała przy tym bez zjeżdżania na pobocze i bez zmniejszania prędkości przy zbliżeniu się do prawej krawędzi jezdni, bezkolizyjnie wykonać manewr wymijania. Tym samym brak było jakichkolwiek podstaw do podzielenia stanowiska biegłego T. M. o jego braku zawinienia, gdyż przeczą temu obiektywne fakty, w tym same wyjaśnienia obwinionego, który wprost przyznał, że nie zjechał do krawędzi jezdni. Jednocześnie z uwagi na to, iż brak jest dowodów aby prędkość jego pojazdu była

nadmierna w stosunku do panujących warunków ruchu drogowego, gdyż z opinii biegłych nie wynika aby była wyższa od prędkości pojazdu ciężarowego, sąd zmienił opis czynu eliminując z niego niezachowanie należytej prędkości jazdy.

Z kolei obwiniony K. P. jak wskazano wyżej poruszał się pojazdem, którego część przewożonego ładunku wystawała poza obrys pojazdu na szerokość przekraczającą dopuszczalne przepisem art. 61 ust.6 pkt.1 ustawy Prawo o ruchu drogowym 23 cm, a nadto wbrew ust. 8 tegoż przepisu pomimo takiego usytuowania była nieoznaczona. Okoliczności te ewidentnie stanowiły główną przyczynę zdarzenia, gdyż prawidłowe oznakowanie ładunku z pewnością zwiększyłoby szanse na zachowanie należytej ostrożności przez drugiego obwinionego. Obwiniony także jak wynika z jego wyjaśnień widząc, że zbliżający się do niego pojazd kierowany przez T. P. (1) nie zjeżdża do krawędzi jezdni, a wręcz przeciwnie porusza się bliżej osi jezdni, winien podjąć znając wymiary przewożonego ładunku przynajmniej próbę reakcji choćby w postaci minimalnego zjechania kołem na pobocze przy zmniejszeniu prędkości lub ostrzeżenia sygnałem świetlnym, czego całkowicie zaniechał.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że obaj obwinieni swoim zachowaniem wypełnili przedmiotowe i podmiotowe znamiona wykroczenia polegającego na niezachowaniu należytej ostrożności i spowodowaniu zagrożenia w ruchu lądowym.

W przedmiotowej sprawie sąd z mocy art. 86§1 kw wymierzył obwinionemu K. P. karę 1000 zł grzywny, zważywszy na fakt, iż zasadniczą przyczyną kolizji było niewłaściwe oznakowanie przewożonego przez niego ładunku i przekraczanie oznakowanej osi jezdni. Kara wymierzona obwinionemu pozostaje w proporcji zarówno do ustalonego w sprawie, stopnia zawinienia, jak też społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu. Wymierzając karę, sąd miał na uwadze także społeczne aspekty kary zarówno w kontekście oddziaływania na samych sprawców jak i kształtowania przekonania, iż ten, kto dopuszcza się naruszenia norm sankcjonowanych musi liczyć się z koniecznością poniesienia odpowiedzialności. Pomimo tego, że obwinionego T. P. (1) sąd również uznał za winnego czynu z art. 86§1 kw za zasadne uznano wobec niego odstępienie od wymierzenia mu kary za przypisane mu wykroczenie. Sąd wziął bowiem pod uwagę, że w niewspółmiernie wyższy sposób odczuł on skutki kolizji z racji zderzenia z pojazdem o znacznie większych gabarytach i masie oraz kolejnego zderzenia z jadącym za pojazdem ciężarowym samochodem F.. W zasadniczym stopniu poniósł już więc konsekwencje swego zachowania w postaci strat materialnych, jak i dolegliwości związanych z odniesionymi w wyniku zdarzenia obrażeniami (k. 53). Nadto jak zaznaczono wyżej znacząco wyższy stopień zawinienia za spowodowanie zdarzenia ponosi drugi kierujący.

O kosztach Sąd orzekł na podstawie art. 118§1 i 3 kpw. Wysokość zryczałtowanych wydatków postępowania – 120 zł - ustalono na podstawie §2 i §3 pkt.1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2017r. w sprawie wysokości zryczałtowanych wydatków postępowania oraz wysokości opłaty za wniesienie wniosku o wznowienie postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. poz. 2467). Z kolei zasądzona od K. P. opłata równa jest 10% orzeczonej grzywny - art. 3 ust.1 ustawy o opłatach w sprawach karnych, zaś od T. P. (1) w kwocie 30 zł ustalona została w oparciu o przepis art. 5 tejże ustawy. Ponieważ zgodnie z art. 118§3 kpw, zryczałtowane wydatki nie obejmują należności dla osób powołanych do wydania opinii, obciążono obwinionych również kosztami pierwszej opinii biegłego w częściach równych, zaś obwinionego K. P. na zasadzie słuszości całością kosztów kolejnej opinii biegłego, który wyłącznie jego uznał za sprawcę kolizji.

Mając powyższe na uwadze Sąd orzekł jak na wstępie.

Z.

Odpis doręczyć obrońcom obwinionych z pouczeniem o prawie złożenia apelacji w terminie 7 dnia od otrzymania odpisu.

12.01.2022r.