

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 lutego 2013 r. **Sąd Okręgowy w Warszawie w X Wydziale Karnym w składzie:**

Przewodniczący SSO - Eliza Proniewska

Sędziowie SO - Małgorzata Beata Janicz

SO - Wanda Jankowska — Bebeszko (spr.)

Protokolant st. sekretarz sąd. Agnieszka Ryba

przy udziale Prokuratora Bogumiły Knap

oraz oskarżyciela subsydiarnego R. B.

po rozpoznaniu w dniu 21 lutego 2013 r. sprawy

P. G. oskarżonego o czyn z art. 177 § 1 k.k.

z powodu apelacji wniesionej przez pełnomocnika oskarżyciela subsydiarnego

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy - Śródmieścia z dnia 11 października 2012 roku sygn. akt V K 127/10

1. zaskarżony wyrok utrzymuje w mocy
2. kosztami za postępowanie odwoławcze obciąża oskarżyciela R. B. w tym opłatą w kwocie 60 zł

Sygn. akt: X Ka 14/13

UZASADNIENIE

P. G. został subsydiarnie oskarżony o to, że w dniu 5 kwietnia 2009 roku w W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez to, że wyjeżdżając samochodem marki (...) o nr rej. (...) z parkingu na ul. (...) podjął manewr skrętu w lewo nie mając możliwości obserwowania pasa ruchu, na który wjechał i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu motocyklistom poruszającym się drogą z pierwszeństwem przejazdu, w wyniku czego doprowadził do zderzenia z motocyklem (...) o nr rej. (...), a następnie z motocyklem marki (...) o nr rej. (...), przy czym w wyniku zderzenia obrażeń ciała w postaci złamania podkrętarzowego i trzonu kości udowej prawej, urazu głowy bez utraty przytomności i stłuczenia stawu kolanowego prawego, doznał kierujący motocyklem (...) R. B., tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia wyrokiem z dnia 11 października 2012 r. uniewinnił oskarżonego P. G. od popełnienia zarzucanego mu czynu.

Apelację od powyższego wyroku wniósł na niekorzyść oskarżonego pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego subsydiarnego R. B.. Wyrokowi zarzucił:

1. obrazę przepisów postępowania, mogącą mieć wpływ na treść wyroku, tj. art. 4 i 7 k.p.k. w związku z art. 410 k.p.k. poprzez naruszenie zasady swobodnej oceny dowodów i dokonanie ustaleń faktycznych bez szczegółowego rozważenia całości materiału dowodowego, w tym zwłaszcza:

- a) sprzeczności szkicu policyjnego z dokumentacją fotograficzną załączoną do niniejszego postępowania;

b) sprzeczności ustalenia taktyki jazdy pokrzywdzonego(oskarżyciela subsydiarnego) z załączoną dokumentacją fotograficzną z miejsca wypadku;

2. obrazę przepisów postępowania, mogącą mieć wpływ na treść wyroku, tj. art. 170 § 1 pkt. 5 k.p.k. w zw. z art. 201 k.p.k. przez oddalenie wniosku dowodowego pokrzywdzonego o powołanie kolejnej opinii biegłego, pomimo wskazania, że opinie sporządzone przez biegłych do spraw rekonstrukcji wypadków drogowych nie były rzetelne, gdyż opierały się na błędnych założeniach i stanie faktycznym, co spowodowało, że biegli w swojej opinii skupili się na zdaniem biegłych nieprawidłowej taktyce jazdy pokrzywdzonego, natomiast nie wyjaśnili w sposób pełny i jednoznaczny, czy taktyka jazdy oskarżonego była zgodna z warunkami i okolicznościami znajdującymi się w dniu zdarzenia.

3. obrazę przepisów postępowania, mogącą mieć wpływ na treść wyroku, tj. art. 193 § 1 k.p.k. w związku z art. 201 k.p.k. poprzez samodzielne przyjęcie przez Sąd na podstawie doświadczenia życiowego prędkości pojazdu kierowanego przez oskarżonego, niezgodnie z prędkością wskazaną w opinii biegłych, co stanowiło wiedzę specjalną, dla której wymagane było powołanie kolejnej opinii biegłego do spraw rekonstrukcji wypadków drogowych.

4. mające wpływ na treść zaskarżonego wyroku błędy w ustaleniach faktycznych przyjętych za jego podstawę przez wyprowadzenie nieprawidłowego wniosku o braku winy oskarżonego:

a) mimo niekwestionowanej okoliczności, że do uderzenia doszło w lewą przednią część (lewy przedni błotnik i drzwi) prowadzonego przez niego samochodu, co niewątpliwie wskazuje o braku należytej obserwacji jezdni, a wyklucza dla oskarżonego zarówno jakiegokolwiek zaskoczenie pojawieniem się kierującego motorem oskarżonego,

b) błędnego przyjęcia, że oskarżony wykonując manewr skrętu w lewo, wjeżdżając na drogę podporządkowaną, miał dostateczną widoczność na ulicę (...) w kierunku ulicy (...), w przypadku, kiedy z innych źródeł osobowych, jak i z doświadczenia życiowego wynika, że oskarżony wyjechał na ulicę bez możliwości sprawdzenia, czy jego manewr nie spowoduje niebezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wobec powyższego, skarżący wniósł o uchylenie wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu do ponownego rozpoznania.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja nie jest zasadna.

Sąd Rejonowy w sposób prawidłowy przeprowadził postępowanie dowodowe, całość zebranego w sprawie materiału poddał wszechstronnej ocenie, zgodnej z zasadami wiedzy, logiki i doświadczenia życiowego i na tej podstawie poczynił trafne ustalenia faktyczne. Dokonał również trafnej prawnokarnej oceny zachowania oskarżonego. Swoje stanowisko sąd szczegółowo i wyczerpująco uzasadnił, zgodnie z wymogami art. 424 kpk.

W powyższej sytuacji, wbrew zarzutom sformułowanym w apelacji, Sąd Okręgowy nie dostrzegł w ramach postępowania przed sądem I instancji takich naruszeń prawa procesowego, które skutkowałyby koniecznością uchylenia zaskarżonego wyroku w celu ponownego rozpoznania.

W ocenie sądu odwoławczego, Sąd Rejonowy przeprowadził na rozprawie postępowanie dowodowe w granicach niezbędnych dla ustalenia faktów istotnych dla weryfikacji zarzutu subsydiarnego aktu oskarżenia, czyli dla wydania prawidłowego rozstrzygnięcia w zakresie prawnokarnej odpowiedzialności P. G..

Nie ma racji apelujący, podnosząc, że sąd orzekający bezpodstawnie oddalił wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii innych biegłych ds. ruchu drogowego. Na marginesie trzeba też wskazać, że podstawą takiego wniosku (jak i decyzji sądu) jest wyłącznie art. 201 k.p.k. a nie przepisy ogólne z art. 170 k.p.k., w przeciwnym wypadku mogłoby dochodzić do żądania kolejnych ekspertyz, dopóki wnioskujący nie uzyskałby opinii go satysfakcjonującej. W sprawach o przestępstwa związane z ruchem pojazdów mechanicznych dowód w postaci opinii biegłego do spraw techniki i ruchu

drogowego jest niezbędny celem wyjaśnienia kwestii wymagających wiedzy specjalnej – stanu technicznego pojazdu, ustalenia prędkości pojazdu, toru ruchu, miejsca zderzenia, głównie w oparciu o ujawnione ślady materialne, itp.

Należy, w zasadzie, podzielić stanowisko sądu orzekającego, iż zostały wyjaśnione wszystkie kwestie wymagające wiedzy specjalnej biegłych, związane z zabezpieczonymi śladami. Natomiast nie może budzić wątpliwości to, że interpretacja przepisów prawa jest wyłączona ze sfery zagadnień opiniowania biegłego. Choć najczęściej w opiniach biegłych z zakresu ruchu drogowego zawarta jest ocena uczestników wypadku drogowego w kontekście zachowania lub niezachowania przepisów prawa o ruchu drogowym, to jednak nie jest ona wiążąca, bo zawsze ostateczna ocena należy do sądu.

W realiach niniejszej sprawy nie ma więc dostatecznych podstaw do zarzucenia sądowi orzekającemu, że wobec ustalenia innej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...) w dniu zdarzenia, niż wynikało to z oznakowania (pozostałości po obowiązującej tymczasowo organizacji ruchu, nie obowiązującej już w dniu zdarzenia – zeznania świadka R. M.) i w związku z tym oparcia się przez biegłych na organizacji ruchu nieistniejącej, istniała konieczność dopuszczenia dowodu z kolejnej opinii biegłych. Sąd Rejonowy wskazał w uzasadnieniu wyroku, że pominął stwierdzenia zawarte w opiniach biegłych odnoszące się do nakazu skrętu w lewo na skrzyżowaniu Senatorskiej i Miodowej dokonując własnej oceny prawnej zachowania uczestników wypadku (str. 9 uzasadnienia). Procedowanie sądu nie było nieprawidłowe. Ponadto, pominięcie stwierdzeń biegłych dotyczących naruszenia przez pokrzywdzonego zasady dopuszczalności wyprzedzania tylko z prawej strony pojazdów skręcających w lewo, jest obiektywnie dla niego korzystne.

Nie uzasadniały też powołania kolejnych biegłych pozostałe okoliczności wskazywane przez pełnomocnika oskarżyciela subsydiarnego.

Wprawdzie częściowo rację ma skarżący zarzucając sądowi I instancji pewną dowolność przy ustalaniu prędkości samochodu (...), jednak nie ma to większego wpływu na treść rozstrzygnięcia.

Sąd orzekający, istotnie, w pisemnym uzasadnieniu wyroku (str. 11, 12) stwierdził, że nie zgadza się z ustaleniem przez biegłego J. M. prędkości (...) na 10 – 15 km/h w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo – a w związku z tym, nie zgadza się z ustaleniem, że manewr ten trwał tylko 1,5 sekundy. Zdaniem tego sądu, szybkość była mniej więcej o połowę mniejsza, zaś czas manewru trwał ok. 3 sekund bądź dłużej – przy założeniu, że kierowca na chwilę zatrzymał się dojeżdżając do osi jezdni. Sąd powołał się w powyższym zakresie jedynie na zasady doświadczenia życiowego. Należy więc, co do zasady, zgodzić się z zarzutem dowolności ustalenia. Wprawdzie opinia biegłego może być oceniana przez sąd również w kontekście zgodności z zasadami doświadczenia życiowego, co jednak nie oznacza, że mogą być w ten sposób kwestionowane wszystkie ustalenia biegłych. Sporna wartość prędkości samochodu nie była wynikiem obliczeń biegłego, lecz przyjęcia wartości średniostatystycznej „toczenia się” pojazdu, jednak sąd I instancji nie był uprawniony do poprawiania tej wartości, wyłącznie na zasadzie respektowania doświadczenia życiowego. Powyższe uchybienie nie wymagało jednak powoływania innych biegłych. Sąd Rejonowy odniósł się bowiem tylko do opinii J. M. i wartości 1,5 sekundy, co odpowiada prędkości 15 km/h, czyli prędkości maksymalnej wskazywanej przez biegłego. Tymczasem biegły obliczał również czas dla prędkości 10 km/h, który wynosi 2,2 sekundy (k – 47 akt prokuratora), natomiast w opinii wspólnej czas manewru skrętu w lewo, z pasa prawego na lewy, biegli określili na ok. 2,5 sekundy (k – 102 akt prokuratora). W rezultacie, „dowolność” sądu dotyczy wartości pół sekundy, co pozostaje bez znaczenia dla oceny zachowania uczestników wypadku. Natomiast potwierdzeniem ogólnego ustalenia, że oskarżony jechał wolno, toczył się, są zeznania świadka J. S., nie kwestionowane przez skarżącego. Rzeczywistej prędkości (...) nie da się natomiast ustalić w inny sposób, jak poprzez przyjęcie wartości statystycznych.

Pozostałe okoliczności wskazywane przez apelującego w ramach zarzutu 2 (nierzetelna opinia biegłych) oraz okoliczności zarzutu 1 (nieprawidłowa ocena dowodów) zostały objęte w uzasadnieniu apelacji jednym wywodem. Dlatego sąd odwoławczy również ustosunkuje się do tej części środka odwoławczego łącznie.

Podnosząc rzekomą sprzeczność szkicu policyjnego z dokumentacją fotograficzną (poza kwestią organizacji ruchu) oraz sprzeczność ustalonej taktyki jazdy R. B. z dokumentacją fotograficzną, apelujący wywodzi, że ani biegli,

ani w efekcie sąd orzekający, nie rozważyli należyście wersji przedstawionej przez oskarżyciela subsydiarnego, co doprowadziło do niesłusznego odrzucenia jego zeznań.

Zarzuty te są niezasadne.

Nie jest dowolnym ustalenie, że oskarżyciel – przed zderzeniem – poruszał się lewym pasem ruchu (patrząc z jego kierunku ruchu). Wynika to ze śladów pozostawionych przez jego motocykl, jak również z zeznań jego kolegi D. K., poruszającego się bezpośrednio za pokrzywdzonym. Oświadczył on jednoznacznie, że widząc czerwone światło na skrzyżowaniu z ulicą (...) wyprzedzali lewym pasem wolno dojeżdżające do tego skrzyżowania samochody (k-32v). Z kolei na zdjęciach widoczne są ślady hamowania i rycia na lewym pasie, jak też odłamki pochodzące od pojazdów. Zarówno na szkicu policyjnym, jak i na zdjęciach motocykl (...) znajduje się, w położeniu powypadkowym, na osi jezdni. Nie ma tu zatem sprzeczności. Wbrew stanowisku pełnomocnika, położenie to nie musi świadczyć, że pokrzywdzony poruszał się środkiem jezdni bądź, jak zeznał na rozprawie – prawym pasem. Faktem jest, że przeniesienie drugiego motocykla utrudnia nieco odtworzenie toru ich ruchu, ale nie uniemożliwia.

Zarzuty powyższe zmierzają do przeforsowania wersji pokrzywdzonego, iż ujawnione ślady nie pozostawił jego motocykl (...), lecz (...), zaś oskarżony wyjechał nagle na lewy pas, w odległości ok. 2 metrów od motocyklisty, który nie miał żadnych szans na podjęcie jakichkolwiek manewrów obronnych.

Stwierdzić na wstępie trzeba, że sąd orzekający oceniał obie wersje – pokrzywdzonego i oskarżonego - bardzo wnikliwie, przy czym badał nie tylko ich spójność wewnętrzną, ale i zgodność z pozostałymi dowodami. Wywód sądu jest logiczny, uwzględnia rzeczywistą treść poszczególnych dowodów, został szczegółowo i wyczerpująco uzasadniony. Ponieważ nie ma potrzeby uzupełniania postępowania dowodowego, ocena dowodów, także wyjaśnień oskarżonego oraz zeznań pokrzywdzonego, pozostaje pod ochroną art. 7 k.p.k. w ramach swobodnej oceny. Takiej konkluzji nie podważają argumenty zawarte w apelacji.

W szczególności nie ma racji skarżący podnosząc, że ślady na jezdni błędnie przypisano do dwóch motocykli a biegli nie wyjaśnili, dlaczego nie przyjęli wersji R. B., iż w ogóle nie hamował.

Skarżący pomija, że kwestia śladów hamowania i złobienia była przedmiotem opinii uzupełniających biegłych i została należyście wyjaśniona. Okoliczność, iż pokrzywdzony twierdzi inaczej, nie przesądza, że to właśnie on ma rację.

Zarówno w opinii uzupełniającej pisemnej z dnia 15 maja 2011 r., jak i ustnej z rozprawy z dnia 26 października 2011 r. wynika szczegółowa argumentacja biegłych, jak też wskazanie, na jakiej podstawie uznali oni, że ślady należą do dwóch motocykli a nie do jednego. Nie ma potrzeby jej powtarzania. Należy tylko zaznaczyć, że argumentacja ta nie ograniczała się jedynie do korelacji śladu rycia prowadzącego do koła (...) w powypadkowym położeniu. Biegły J. M. szczegółowo wyjaśnił (k – 198), na czym polega manewr obronny położenia motocykla, czemu ma służyć, w jaki sposób łagodzi on skutki zderzenia oraz jaki jest związek tego manewru z prędkością, jak też tzw. skróceniem motocykla. Biegły obrazowo również objaśnił, że przy prędkości deklarowanej przez pokrzywdzonego (50 km/h) i prostopadłym uderzeniu przednim kołem motocykla w samochód (tj. bez hamowania i bez położenia) z tą szybkością, zderzenie wyglądałoby w taki sposób, że motocyklista wyleciałby w górę i upadł w znacznej odległości, co – w zasadzie – skutkuje śmiercią, ponadto wystąpiłoby tzw. skrócenie motocykla, czego biegli w przypadku (...) nie stwierdzili. W tym zakresie w apelacji nie przedstawiono żadnych kontrargumentów.

Pełnomocnik pomija także rozbieżną treść zeznań pokrzywdzonego co do odległości, z jakiej miał dostrzec samochód, czego nie pominął jednak sąd orzekający i uwzględnił w ocenie jego zeznań (str. 6 uzasadnienia).

Odnosząc się do zarzutu 4 apelacji dotyczącego błędów w ustaleniach faktycznych co do oceny zachowania oskarżonego (i wywodów na stronach 6 – 8 uzasadnienia apelacji) stwierdzić należy, iż jest bezzasadny w stopniu oczywistym.

W rozumowaniu sądu orzekającego ani w ustaleniach faktycznych nie ma żadnych wewnętrznych sprzeczności.

Skarżący posługuje się argumentami oderwanymi od realiów zdarzenia.

Sąd – rozważając kwestie dotyczące powinności przewidywania oskarżonego - zgodnie ze szczerym oświadczeniem P. G. przyjął, iż miał on świadomość, że na tym odcinku ulicy (...), kierowcy, którzy mają zamiar skrócić w lewo, niekiedy omijają stojące na czerwonym świetle samochody, z lewej strony, nie respektując poziomego oznakowania, żeby wjechać bliżej skrzyżowania. Nie pozostaje to, wbrew stanowisku skarżącego, w sprzeczności z innym stwierdzeniem, mianowicie – iż oskarżony nie mógł przewidzieć, że w kierunku ulicy (...), będzie poruszał się pojazd prawym pasem. Skarżący przywołuje bowiem dwa wyrwane z kontekstu stanowiska sądu, nie uwzględniając całości wyводу dotyczącego oceny zachowania oskarżonego, przedstawionego na str. 17 i 18 uzasadnienia. Sąd Okręgowy podziela w całości ten wywód, bowiem logicznie wyjaśnia, dlaczego oskarżony nie widział motocyklistów.

Ponadto, uwzględniając zasady doświadczenia życiowego, nie można zrównywać możliwości dostrzeżenia samochodu i motocyklisty, zwłaszcza w porze ograniczonej widoczności, kiedy jadą ciągi pojazdów z zapalonymi światłami. Sąd Rejonowy ustalił, że kolumna motocyklistów poruszała się w okolicy środka jezdni, jadąc prawym i lewym pasem. Taki sposób jazdy jest charakterystyczny dla motocyklistów, zwłaszcza przy dojeżdżaniu do skrzyżowań. Samochód, który by lewym pasem wyprzedzał lub omijał pojazdy znajdujące się na prawym pasie, przy prawidłowej obserwacji tej części jezdni, powinien być dobrze widoczny z pozycji oskarżonego. Inna natomiast jest widoczność motocykla. Dlatego nie ma żadnej sprzeczności w rozumowaniu sądu orzekającego, który te realia wziął pod uwagę i uznał, że jeśli motocykliści poruszali się blisko pojazdów przemieszczających się w stronę skrzyżowania z ulicą (...), mogli nie być widoczni dla oskarżonego. Z drugiej strony, przy ustalonej prędkości poruszania się pokrzywdzonego (50 a następnie 62 km/h), pojawili się oni zbyt szybko, by zostać zauważonymi. Trzeba przecież wziąć pod uwagę, iż obowiązkiem oskarżonego była przede wszystkim obserwacja prawej strony drogi, gdyż właśnie od strony ulicy (...) mogły nadjechać pojazdy skręcające w ulicę (...). Poza tym w miejscu wykonywania manewru przez oskarżonego, tylko dla jego kierunku ruchu występowała linia jednostronnie przerywana, co teoretycznie zabraniało od strony przeciwnej wyprzedzania czy omijania. Oskarżony miał zatem świadomość teoretycznej możliwości naruszenia tego zakazu, ale konkretnego zagrożenia nie zauważył, wobec czego zdecydował się na kontynuowanie manewru skrótu w lewo. Wystarczyła natomiast chwila, by zagrożenie ze strony pokrzywdzonego się ujawniło. Nie można zapominać, że przy prędkości 62 km/h pojazd pokonuje w czasie sekundy drogę 17,23 m.

Niezasadnie i polemicznie skarżący twierdzi, że oskarżony nie miał możliwości obserwowania ulicy (...) z lewej strony ze względu na stojący ciąg pojazdów. To stwierdzenie jest całkowicie dowolne jako sprzeczne nie tylko z oświadczeniem oskarżonego, ale i opinią biegłych, którzy konsekwentnie przyjmowali widoczność w tę stronę na odległość ok. 50 metrów (por. opinia biegłego J. R. – J. i szkic dotyczący zasięgu widoczności k – 102 i 103 akt prokuratora).

O tym, że oskarżony w trakcie wykonywania skrótu „wyglądał przed kierownicę” patrząc czy ma wolny lewy pas mówił świadek J. S., któremu sąd dał wiarę (zeznania z 23 listopada 2009 r.).

Całkowicie nietrafny jest pogląd, jakoby oskarżony miał obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu R. B.. Jak jednoznacznie i bezspornie wynika z całości materiału poglądowego (fotografie, zdjęcie z Internetu dołączone do opinii biegłego, szkic policyjny), motocyklista, w miejscu zderzenia, miał już zakaz (linia ciągła do skrzyżowania) przekraczania pasa z lewego na prawy. Nie powinien więc w ogóle na tym odcinku znajdować się na lewym pasie. Jego manewr omijania winien zakończyć się przed miejscem kolizji. Ponadto, jak słusznie przyjął sąd orzekający, R. B. nie zachował bezpiecznej prędkości, co również pozostaje w bezpośrednim związku przyczynowym z wypadkiem.

Reasumując – Sąd Okręgowy nie stwierdził żadnych uchybień w zakresie prawnokarnej oceny zachowań obu uczestników zdarzenia.

Z tych wszystkich względów należało zaskarżony wyrok utrzymać w mocy.