

Sygn. akt II K 334/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5.10.2015 r.

Sąd Rejonowy w Olsztynie w II Wydziale Karnym, w składzie:

Przewodniczący: SSR Krzysztof Matysiak,

Protokolant: prac. sąd. A. Klimek

w obecności Prokuratora nie stawił się zawiadomiony

po rozpoznaniu dnia 12.05.2015 r. i następne sprawy,

D. N. s. J. i K. z d. N. ur. (...) w O.

oskarżonego o to, że:

I. w dniu 18.07.2014 r. na drodze nr (...) między miejscowościami Ł. Młyn i (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i bezpośrednio przyczynił się do nieumyślnego spowodowania wypadku drogowego w ten sposób, że kierując samochodem ciężarowym marki M. z nadmierną prędkością podczas manewru wymijania kierowanego przez D. S. samochodu osobowego marki B. na stosunkowo ostrym łuku drogi, nie zachował bezpiecznego odstępu od wymijanego pojazdu przekraczając oś jezdni na odległość ok. 0,3 m i zderzył się lewym narożnikiem auta z jadącym przy osi jezdni samochodem marki B. który nie zjechał do prawej krawędzi, na skutek czego D. S. doznał urazu wielonarządowego z ciężkim urazem czaszkowo-mózgowym skutkującym zgonem,

tj. o czyn z art. 177 § 2 kk.,

I. Oskarżonego D. N. uznaje za winnego tego w dniu 18 lipca 2014 r. na drodze nr (...) między miejscowościami Ł. Młyn i (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i bezpośrednio przyczynił się do nieumyślnego spowodowania wypadku drogowego w ten sposób, że kierując samochodem ciężarowym marki M. zjechał częściowo na lewy pas ruchu i podczas manewru wymijania kierowanego przez D. S. samochodu osobowego marki B. na stosunkowo ostrym łuku drogi, nie zachował bezpiecznego odstępu od wymijanego pojazdu przekraczając oś jezdni na odległość ok. 0,3 m i zderzył się lewym narożnikiem auta z jadącym z naprzeciwka częściowo jego pasem ruchu samochodem marki B., na skutek czego kierujący B. D. S. doznał urazu wielonarządowego z ciężkim urazem czaszkowo-mózgowym skutkującym zgonem tj. o czyn z art. 177 § 2 kk. i na podstawie art. 177 § 2 kk. skazuje go na karę 1 (jednego) roku pozbawienia wolności

II. na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk., art. 70 § 1 pkt 1 kk. w zw. z art. 4 § 1 kk. wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego kary pozbawienia wolności warunkowo zawiesza tytułem próby na okres 3 (trzech) lat.

III. obciąża oskarżonego kosztami sądowymi w 1/2 części i opłatą w kwocie 500 zł.

UZASADNIENIE

W dniu 18 lipca 2014 roku D. N. kierujący samochodem ciężarowym marki M. poruszał się drogą Ł. Młyn – (...) jadąc w kierunku W. W tym samym czasie z przeciwnej strony poruszał się samochodem marki B. D. S. Obaj kierowcy zbliżali się do łuku drogi. W trakcie jazdy D. N. z uwagi na utrudnienia na poboczu zjechał do środka drogi przekraczając jej oś. Również prowadzący samochód B. z nieustalonych jednoznacznie przyczyn również poruszał się częściowo sąsiednim pasem ruchu. Gdy D. N. zauważył jadący z naprzeciwka samochód podjął manewr powrotu na swój pas ruchu. Z uwagi na niewielką odległość obu samochodów doszło do zderzenia się pomiędzy nimi w rejonie środka

jezdni . Oba samochody zderzyły się swoimi lewymi narożnikami . Samochód M. przed zderzeniem poruszał się z prędkością około 46 km/h zaś B. około 78 km/h . W wyniku zdarzenia kierujący samochodem B. D. S. doznał obrażeń w postaci urazu wielonarządowego z ciężkim urazem czaszkowo-mózgowym skutkującym zgonem . Kierujący (...) nie doznał żadnych obrażeń .

(dowód : wyj. osk. D. N. K- , karta zdarzenia drogowego k- 2-3 , protokół oględzin miejsca wypadku K- 8-10 , opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej K- 99-100 , opinia Laboratorium Kryminalistycznego KWP K- 269 – 272 , 327-328 , opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych 336-371 , 384-390 , 297-302)

W związku z powyższym przedstawiono D. N. zarzut popełnienia czynu z art. 177 § 2 kk .

Oskarżony nie przyznał się do popełnienia zarzuconego mu czynu i w postępowaniu przygotowawczym odmówił składania wyjaśnień . Na rozprawie ponownie nie przyznał się i wyjaśnił , iż tego dnia jechał z miejscowości P. do Ż. . Wskazał , iż często porusza się tą drogą . Zbliżył się do łuku drogi w lewo i zobaczył jak tym łukiem z naprzeciwka , porusza się samochód B. z dużą szybkością . Gdy go zobaczył zaczął zjeżdżać na prawe pobocze i jednocześnie rozpoczął manewr hamowania . Gdy jego prawe koło było na poboczu doszło do zdarzenia . Samochód B. jechał środkiem drogi a kierujący nim nie reagował , nie próbował zjechać z jego pasa ruchu . Wskazał , iż na tym odcinku drogi konary drzew wchodzą na drogę i przy przejeżdżaniu obok nich zachowuje bezpieczny odstęp . Jego samochód ciężarowy mieści się na pasie pod warunkiem , że drzewa nie wychodzą na drogę . Nie był w stanie ocenić z jakiej odległości zobaczył pojazd B. . W jego ocenie mogły minąć 3-4 sekundy od momentu gdy zauważył b. do zdarzenia . Wskazał , iż na poboczu prawym były jego przednie prawe koła osi 1 i 2 .

Sąd zważył co następuje :

Sąd dał wiarę wyjaśnieniom oskarżonego co do okoliczności związanych generalnie z jego poruszaniem się na krytycznym odcinku drogi .

Zauważyć należy , iż w niniejszej sprawie nie ma żadnych innych dowodów osobowych z wyjątkiem oskarżonego na którym nie ciąży obowiązek mówienia prawdy .

Powoduje to , iż istotną rolę spełnia analiza śladów pozostawionych na drodze przez pojazdy i ich wzajemne relacje pozwalające na dokonanie ustaleń co do sposobu poruszania się obu pojazdów .

Na wstępie zauważyć należy , iż jak wynika z opinii dotyczącej stanu technicznego obu pojazdów były sprawne technicznie i ich stan nie wpływał na przebieg wypadku . Do zdarzenia doszło w godzinach rannych gdy widoczność na drodze była dobra .

Opinia biegłego z zakresu medycyny jest jasna i nie budzi wątpliwości mechanizm powstania obrażeń oraz to , iż zgon - nastąpił 2 miesiące po zdarzeniu - był następstwem poniesionych obrażeń .

Ponadto w trakcie postępowania sądowego celem wyjaśnienia wątpliwości powołano dodatkowo Laboratorium Kryminalistyczne KWP w O. celem oceny tarczy tachografu i jej wskazań . W opinii dokonano oceny stanu tarczy i określono wskaźniki jej pracy . Przeprowadzone badania pozwoliły na ustalenie , iż pojazd M. przed zdarzeniem poruszał się z prędkością około 46-47 km /h , następnie rozpoczęło się hamowanie i przy prędkości 42-43 km doszło do kontaktu z przeszkodą . Na rozprawie biegły z LK podtrzymał swoją opinię jednocześnie omawiając niektóre wskazania tachografu . Biegły wskazał , iż po pierwszym wychyleniu tachografu zapis jest nieregularny co świadczy o poruszaniu się pojazdu przez pewien czas po nawierzchni nierównej , potem wraca na nawierzchnię równą , po czym znowu porusza się po nawierzchni nierównej do zatrzymania . Jednocześnie wskazał na możliwość błędu granicznego dopuszczalnego dla tego typu urządzenia wielkości + - 6 km/h .

W niniejszej sprawie powołano biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych . Co prawda biegły wydawał opinie już w postępowaniu przygotowawczym i na rozprawie uzupełniające , jednak jako podstawową opinię w tej sprawie Sąd przyjął opinię ostatnią sporządzoną 30 sierpnia 2015 r. Wydania została po poddaniu w wątpliwość przez

obrońcę oskarżonego prawidłowości niektórych wyliczeń z protokole policyjnym, będących podstawą dokonywania wcześniejszych opinii. W wyniku tych wątpliwości biegły osobiście udał się na miejsce zdarzenia, dokonał stosowanych wyliczeń i sporządził ponownie opinię całościową w której odniósł się do wcześniejszych swoich opinii i wniosków w tym wydanych po opinii LK z tachografu.

W początkowej fazie opinii biegły określił podstawowe dane potrzebne do opracowania opinii m.in. przyjął wyliczona wcześniej prędkość m. w chwili rozpoczęcia hamowania na 46,5 km/h a w chwili zderzenia 42,5 km/h, masę i wymiary pojazdów, długość śladów hamowania, szerokość jezdni i współczynnik przyczepności 0,7 choć w późniejszych wyliczeniach użył też współczynnika 0,6. Wskazał, że w niniejszej sprawie współczynnik przyczepności ma znikome znaczenie gdyż pojazdy były dopiero w fazie narastania sił hamowania który trwał 0,5 s. a dopiero ma to znaczenie w fazie pełnego hamowania. Nie budzi też wątpliwości tor ruchu pojazdu M. bo wynika to ze śladów hamowania.

Następnie biegły dokonał wyliczeń wskazujących w jakim momencie przy różnych parametrach przyczepności samochód M. uzyskał by prędkość zdarzenia i jak w tym momencie kształtowałyby się położenie tylnych kół samochodu M. w stosunku do śladów hamowania jakie pozostawiły. Następnie biegły w sposób graficzny odzwierciedlił położenie M. wynikające ze śladów w momencie zderzenia. Jednocześnie jak wynika z ustalonego położenia pojazdów rys 5b, zaznaczona tam odległość 0,35m to średnia głębokość przenikania się pojazdów w chwili zdarzenia i mniej więcej na tę głębokość przedni lewy narożnik M. zachodził na lewy pas ruchu.

Biegły dokonał też obliczenia prędkości samochodu B. w momencie zdarzenia na około 77 km/h.

Ustalając przyczyny zdarzenia wskazał, iż kierujący M. nie zdążył przejechać na prawy pas ruchu pomimo prawidłowej reakcji. Fakt ten nie uniemożliwiał bezkolizyjnego manewru wymijania z samochodem B. pod warunkiem, że samochód ten zjechałby w odpowiednim czasie do prawej krawędzi jezdni jednak kierujący tym samochodem tego nie zrobił. Prędkość graniczna pokonania łuku dla samochodu B. to 97-104 km/h. Biegły wskazał na różne przyczyny nie poruszania się B. po swoim pasie ruchu jednak brak jakichkolwiek śladów utrudnia dokonanie stosownych ustaleń.

Analizując położenie B. w momencie zderzenia biegły podjął próbę ustalenia promienia toru jazdy B. przed zdarzeniem. Z analizy rysunku 7 jednoznacznie wynika iż w momencie zdarzenia B. było w fazie przemieszczania się na swój pas ruchu, po znacznym wjechaniu wcześniej na przeciwny pas ruchu.

Po dokonaniu tych ustaleń biegły wskazał iż obaj kierujący przyczynili się do zaistnienia zdarzenia co polegało na tym, że przekraczając oś jezdni w sytuacji wymijania nie mogli zastosować się do przepisu art. 23 prawa o ruchu drogowym i było to bezpośrednią przyczyną zderzenia.

W dalszej części odniósł się do podnoszonych już wcześniej i będących przedmiotem wcześniejszych opinii dodatkowych okoliczności związanych z odchyleniami tachografu na która to okoliczność zwrócił uwagę obrońca oskarżonego. Odniósł się do swojej wcześniejszej opinii wskazując, iż tylko 2 przypadki są możliwe do zaakceptowania. Nie ma możliwości aby jedna prędkość tachograf zawyżył a druga zaniżył.

Podsumowując przeprowadzone ustalenia wskazał, iż ewentualne maksymalne odchylenia tachografu nie mają znaczącego wpływu na oszacowanie przebiegu zdarzenia w tym położenie pojazdów w momencie zdarzenia.

Ponadto odniósł się do sugerowanego w stanowisku obrońcy (...)położenia pojazdów w chwili zdarzenia. Z proponowanego przez obrońcę położenia samochodów wynika iż do wypadku miałyby dojść gdy prawe koła samochodu ciężarowego byłby już częściowo na poboczu. Biegły sporządził celem lepszego zobrazowania rzut z góry takiego położenia samochodów. Następnie dokonał przeliczeń w wyniku których uznał iż teoretycznie taki przebieg jest możliwy jednak analiza szkicu miejsca zdarzenia jednoznacznie wskazuje że zdarzenie musiało być w innym miejscu. Samochód B. musiałby przed zdarzeniem albo wjechać na pobocze lewe albo zacieśnić skręt co powodowałoby zarzucenie. Na poboczu nie stwierdzono śladów zjazdu samochodu B. jak również nie ma śladów zarzucania o czym też nie mówi oskarżony. Ponadto prędkość samochodu M. wynosiłaby w momencie zderzenia 35

km /h co stoi w zbyt dużej sprzeczności z ustaleniami z tachografu. Odniósł się też do zdjęcia przedłożonego przez obrońcę oskarżonego i prawidłowości dokonanych tam pomiarów .

Na koniec wskazał , iż do wypadku doszłoby też gdyby B. jechało przy osi jezdni , ponieważ samochód m. swoim tylnym lewym narożnikiem wystawał za oś jezdni i ok. 0.45 m . Zobrazował te sytuację na rysunku nr.14

Podsumowując swoją opinię wskazał , że to obaj kierujący nie zachowali się prawidłowo gdyż obaj przekraczali oś jezdni w warunkach ograniczonej widoczności wynikającej z warunków drogowych czym naruszyli przepis art. 19 i 23 ustawy prawo o ruchu drogowym . Naruszenie tych reguł przez obu kierujących było bezpośrednią przyczyną zdarzenia .

Odnosząc się do poprzednich opinii na rozprawie biegły wskazał , iż wnioski zawarte w tej opinii są zasadniczo podobne do wniosków podanych wcześniej . Również wyjaśnił okoliczności przyjęcia takiej metody przeprowadzanych obliczeń . W jego ocenie obaj kierujący mieli mniej więcej tyle samo czasu na podjęcie reakcji tj. ok. 1,4-1,5 sekundy . Obaj kierowcy poruszali się prędkościami dozwolonymi w tym miejscu .

Mając na uwadze powyższe okoliczności Sąd uznał oskarżonego D. N. za winnego tego że w dniu 18 lipca 2014 r. na drodze nr (...) między miejscowościami Ł. Młyn i (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i bezpośrednio przyczynił się do nieumyślnego spowodowania wypadku drogowego w ten sposób , że kierując samochodem ciężarowym marki M. zjechał częściowo na lewy pas ruchu i podczas manewru wymijania kierowanego przez D. S. samochodu osobowego marki B. na stosunkowo ostrym łuku drogi , nie zachował bezpiecznego odstępu od wymijanego pojazdu przekraczając oś jezdni na odległość ok.o.3 m i zderzył się lewym narożnikiem auta z jadącym z naprzeciwka częściowo jego pasem ruchu samochodem marki B. , na skutek czego kierujący B. D. S. doznał urazu wielonarządowego z ciężkim urazem czaszkowo- mózgowym skutkującym zgon tj. o czyn z art. 177 § 2 kk. .

Bezspornie kierujący samochodem M. w trakcie pokonywania łuku drogi przekraczał oś jezdni . Ja wynika ze zdjęć i szkicu łuk ten jest łukiem dość ostrym . Pokonywanie takiego łuku , tym bardziej jeszcze po przekroczeniu osi jezdni wymagało szczególnej ostrożności . W jednym z orzeczeń SN zajmując się kwestią wymijania stwierdził

„ Jakkolwiek względy bezpieczeństwa muszą uzasadniać prawidłowość toru jazdy samochodu na szosie w pewnym oddaleniu od prawego krawężnika i zbliżenie się ku środkowi drogi (ze względu na właściwości nawierzchni , usytuowanie drogi w terenie itp.) to jednak przy mijaniu każdy z użytkowników drogi jadących z przeciwnych kierunków jazdy obowiązany jest zjechać tak dalece na prawą stronę drogi aby mijanie nastąpiło w najbardziej bezpiecznych okolicznościach „ wyrok SN z dnia 10.08.1961 rok V K 310/61 OSNKW z 1962 nr 2 poz. 28

Sąd przyjął , iż w niniejszym przypadku doszło do przyczynienia się obu uczestników zdarzenia gdyż obaj swoim zachowaniem doprowadzili do zdarzenia naruszając zasady ruchu drogowego .

Przy wymiarze kary Sąd uwzględnił :

- dotychczasową niekaralność K- 143
- dane osobopoznawcze K- 168
- istotne współprzyczynienie się kierującego B.
- zachowanie się oskarżonego po zdarzeniu

Mając powyższe na uwadze Sąd uznając oskarżonego za winnego popełnienia zarzuconego mu czynu na podstawie art. 177 § 2 kk. skazał go na karę1 roku pozbawienia wolności przyjmując iż jest ona odpowiednia di stopnia zawinienia i społecznej szkodliwości

Mając na uwadze okoliczności sprawy , okoliczności związane z osobą oskarżonego Sąd uznał iż zachodzą podstawy do zawieszenia wykonania kary orzeczonej wobec oskarżonego i na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk. , art. 70 § 1 pkt 1 kk.,

art. 71 § 1 kk. o wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności warunkowo zawieszono tytułem próby na okres 3 lat i orzeczono grzywnę w wymiarze 70 stawek dziennych po 10 zł każda

Jednocześnie Sąd obciążył oskarżonego kosztami sądowymi i opłatą w kwocie 250 zł .