

**Sygnatura akt VI Ka 274/15**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia **16 czerwca 2015** r.

Sąd Okręgowy w Gliwicach, Wydział VI Karny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący SSO Krzysztof Ficek

Sędziowie SSO Bożena Żywioł (spr.)

SSO Kazimierz Cieślowski

Protokolant Agata Lipke

przy udziale Jolanty Mandziej

Prokuratora Prokuratury Okręgowej

po rozpoznaniu w dniu 9 czerwca 2015 r.

sprawy **P. B.** ur. (...) w K.,

syna J. i J.

oskarżonego z art. 177§1 i 2 kk

na skutek apelacji wniesionej przez obrońcę oskarżonego

od wyroku Sądu Rejonowego w Rudzie Śląskiej

z dnia 29 października 2014 r. sygnatura akt II K 922/11

na mocy art. 437 § 1 kpk i art. 636 § 1 kpk

1. utrzymuje w mocy zaskarżony wyrok;
2. zasądza od oskarżonego P. B. na rzecz oskarżyciela posiłkowego D. R. (1) kwotę 420 zł (czteryście dwadzieścia złotych), tytułem zwrotu kosztów udziału pełnomocnika w postępowaniu odwoławczym;
3. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa wydatki postępowania odwoławczego w kwocie 20 zł (dwadzieścia złotych) i wymierza mu opłatę za II instancję w kwocie 120 zł (sto dwadzieścia złotych).

VI Ka 274/15

## UZASADNIENIE

Apelacja wniesiona przez obrońcę oskarżonego P. B. od wyroku Sądu Rejonowego w Rudzie Śląskiej z dnia 29 października 2014r., sygn.akt II K 922/11, nie została uwzględniona.

Sąd Okręgowy ocenił, że zaskarżony wyrok, którym uznano, iż oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co skutkowało zaistnieniem wypadku komunikacyjnego, jest zasadny.

Wymaga podkreślenia, iż w przedmiotowym postępowaniu należało, z punktu widzenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, oceniać przede wszystkim prawidłowość zachowania się oskarżonego, jako uczestnika ruchu. Kwestia ewentualnej odpowiedzialności drugiego z uczestników wypadku – motocyklisty nie była bowiem przedmiotem niniejszego postępowania, zwłaszcza, że opis czynu zarzucanego oskarżonemu dowodzi, iż nawet ustalenie naruszenia jakichś zasad bezpieczeństwa przez motocyklistę nie znosi automatycznie odpowiedzialności oskarżonego.

Sąd Okręgowy ocenił, że wersja zdarzenia promowana przez apelującego, a mianowicie, że to wyłącznie motocyklista ponosi odpowiedzialność za spowodowanie wypadku, zaś oskarżony zachowując się na drodze prawidłowo nie mógł tego wypadku uniknąć ma charakter życzeniowy i nie odpowiada realiom zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego.

W pierwszej kolejności zasadnym było ustalenie przez sąd pierwszej instancji, że oskarżony wjechał na skrzyżowanie w cyklu światła żółtego.

To, kwestionowane przez apelującego ustalenie wynika w sposób jednoznaczny z zeznań naocznego i bezstronnego świadka M. D. (1). Skarżący poddaje rozważaniom wyłącznie zeznania złożone przez tego świadka w postępowaniu przygotowawczym, abstrahując od relacji, jaką świadek złożyła w postępowaniu sądowym. Pozostaje faktem, iż pierwsze zeznania zostały złożone krótko po zdarzeniu, ale należy wziąć pod uwagę, iż na rozprawie świadek została przesłuchana dużo szczegółowiej, a nadto kategorycznie twierdziła, że nadal dobrze pamięta całe zajście, w tym omawianą tu okoliczność, że samochód oskarżonego wjechał na skrzyżowanie przy świetle żółtym. Świadek przekonująco wskazała, iż to właśnie z tego powodu już wówczas zwróciła uwagę na ten pojazd, który – odmiennie, niż świadek, która zatrzymała się przed skrzyżowaniem, kontynuował jazdę. Wymaga też podkreślenia, iż sposób tej jazdy dla zatrzymania pojazdu przed skrzyżowaniem nie wymuszał na kierującym gwałtownego hamowania.

Ponadto oskarżony wjechał na skrzyżowanie w takiej sytuacji drogowej, że z przeciwnego kierunku ruchu poruszały się inne pojazdy, co wymusiło na oskarżonym zatrzymanie się na środku skrzyżowania i zablokowanie pasa ruchu. Tym samym oskarżony naruszył art. 25 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym, który zabrania wjazdu na skrzyżowanie, jeśli na skrzyżowaniu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy, co sprawia, że kierujący nie może tego skrzyżowania opuścić.

Oceniając z kolei poprawność przystąpienia przez oskarżonego do wykonania manewru skrętu zasadnie przyjął sąd pierwszej instancji, że oskarżony mógł ten manewr podjąć dopiero po ustąpieniu pierwszeństwa wszystkim pojazdom nadjeżdżającym z jego prawej strony i na wprost, a następnie po upewnieniu się - w drodze uważnej obserwacji sytuacji drogowej - że nie nadjeżdża już żaden pojazd, któremu należy ustąpić pierwszeństwa - wykonać skręt w lewo.

W postępowaniu sądowym oskarżony deklarował, że obserwacji takiej dokonał w sposób staranny, przepuścił co najmniej jeden samochód mający pierwszeństwo oraz zauważył, że kolejne samochody zatrzymują się, co dowodziło, iż zapaliło się dla nich światło czerwone umożliwiające oskarżonemu bezpieczne wykonanie skrętu.

Dla zweryfikowania wiarygodności takich wyjaśnień koniecznym było jednak przyrównanie ich do pierwotnej relacji oskarżonego, która niewątpliwie ma walor spontaniczności i - jako taka, nie stanowi efektu przyjętej strategii obrony. A relacja ta nie ma bynajmniej tak kategorycznego charakteru i świadczy o istotnym marginesie niepewności w poczynaniach kierowcy S., na co trafnie zwrócił uwagę sąd pierwszej instancji. Oskarżony wyjaśnił mianowicie, że **nie miał pewności, ale wydawało mu się**, iż w pewnym momencie pojazdy poruszające się ul (...) w kierunku H. zaczęły się zatrzymywać przed skrzyżowaniem /k- 142 v/ oraz, że **dopuszczał** - wprawdzie minimalne, ale jednak **prawdopodobieństwo, że nie zauważył zaistniałego zagrożenia** /k- 143/.

Celem zobiektywizowania stopnia takiego prawdopodobieństwa należało mieć na uwadze, że niedopuszczalne w świetle obowiązujących zasad bezpieczeństwa zachowanie oskarżonego polegające na wjechaniu na skrzyżowanie przy żółtym świetle i zatrzymanie się na środku skrzyżowania skutkowało, że w efekcie własnej decyzji znalazł się on w sytuacji ryzykownej i niekomfortowej: nie widząc sygnalizacji świetlnej, gdyż pozostawił ją za swoimi plecami, z jednej strony musiał przepuścić mające pierwszeństwo pojazdy poruszające się z kierunku CH P., a z drugiej – przecinając tor

ruchu takich pojazdów szybko wykonać manewr skrętu w lewo, bo przecież miał świadomość blokowania pasa ruchu przeznaczonego dla pojazdów poruszających się ul (...) i (...), dla których zaraz w następnej kolejności sygnalizator wyświetlić miał światło zielone.

W takich okolicznościach oskarżony, skutkiem – co raz jeszcze należy podkreślić - własnego zachowania, niewątpliwie działał pod presją, a więc nie w warunkach umożliwiających mu właściwe upewnienie się, czy planowany manewr skrętu wykona bezpiecznie.

W tym stanie rzeczy nieuprawnioną jest stanowczość twierdzenia apelującego, że oskarżony dlatego nie widział motocyklisty, że ten był schowany za zatrzymującym się przed światłami samochodem, a nie dlatego, że nie dokonał należytej obserwacji i nie upewnił się, czy nie zajędzie drogi pojazdowi mającemu pierwszeństwo przejazdu.

Wymaga w tym miejscu podkreślenia, iż oskarżony do chwili wypadku nie zorientował się, że przecina tor ruchu motocyklisty, pojazdu tego w ogóle nie dostrzegł, ani nie usłyszał, chociaż – jak wynika z zeznań świadków - głośny ryk jego silnika był dla innych słyszalny, w tym np. dla świadka D., która znajdowała się przecież znacznie dalej od tego pojazdu, niż oskarżony. Wynika z tego, iż oskarżony zaniedbał powinności nieustającej obserwacji sytuacji na pasie ruchu, który przecinał i to nie tylko w momencie rozpoczęcia manewru skrętu, ale także podczas jego wykonywania.

W ocenie sądu odwoławczego wszystkie te okoliczności świadczą o czymś zupełnie odwrotnym, niż zakłada to apelujący, a mianowicie, że obserwacja dokonana przez oskarżonego i rozeznanie się w sytuacji drogowej nie były dokładne i dostateczne, co niewątpliwie wynikało z chęci jak najszybszego opuszczenia skrzyżowania, gdyż samochód oskarżonego blokował cały pas jezdni.

Nie można tracić z pola widzenia, że żaden ze świadków postronnych nie był w stanie podać, w jaki sposób motocyklista wjechał na skrzyżowanie, zaś sam D. R. (1) deklarował, iż bezpośrednio przed nim nie poruszał się żaden pojazd.

Całkowicie nieuprawnionym zabiegiem apelującego jest przeciwstawianie zachowaniu oskarżonego, które ocenia jako prawidłowe, zachowania motocyklisty, co do którego z całą mocą podkreśla, że było niedopuszczalne, bo polegało na poruszaniu się na skrzyżowaniu na czerwonym świetle. Tymczasem przecież i oskarżony przystępując do manewru skrętu tak samo poruszał się na tym skrzyżowaniu na świetle czerwonym.

Jeśli chodzi o kwestię szybkości jazdy motocykla kierowanego przez D. R. (2), to należy zgodzić się ze stanowiskiem sądu pierwszej instancji, mającym oparcie w opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego, że ustalenie jej napotyka na istotną przeszkodę, jaką jest brak jakichkolwiek pewnych śladów materialnych zabezpieczonych na miejscu zdarzenia. Wartości podawane przez biegłych, przy stosowaniu różnych sposobów rozumowania, mają zatem charakter jedynie bardzo przybliżony, podobnie jak wartość ostatecznie przyjęta przez sąd. Argumentacja każdego biegłego ma swoje i mocne i słabe strony. Biegły R. wstępnych obliczeń, wskazujących na prędkość rzędu 43 – 68 km/godz., dokonał na podstawie dostępnego w literaturze przedmiotu wzoru, który jednak jako przestarzały nie daje wyniku miarodajnego. Z kolei biegły M. D. (2) nie wykorzystał tego wzoru, ale i żadnego innego, co uzasadnia zarzut, że przyjęta przez niego wstępnie prędkość rzędu 120 km/godz. jawi się jako ustalona dość arbitralnie.

Każdy z biegłych deklarował uwzględnienie uszkodzeń obu pojazdów, jak i obrażeń ciała uczestników wypadku, ale ich interpretacje były różne. Różnie też było przez nich oceniane wskazanie obrotomierza zamontowanego w motocyklu, a zwłaszcza czy i jakie czynniki mogły spowodować, że wskazanie odbiega od rzeczywistej wartości w momencie wypadku.

W sytuacji faktycznego braku śladów materialnych, których interpretacja, przy wykorzystaniu wiedzy specjalistycznej, praw fizyki i wynikających z nich obliczeń matematycznych, gwarantowała by ustalenie rzeczywistej prędkości motocykla, postulowana przez apelującego konieczność dopuszczenia dowodu z opinii innego biegłego nie została przez niego bynajmniej logicznie wykazana.

Wypada w tym miejscu zauważyć, że kwestionując trafność obliczenia prędkości w sposób przyjęty przez biegłego R., apelujący odwołuje się do nowoczesnych i – w jego ocenie – jedynie miarodajnych, innych metod nie zauważając jednak, że stosowanie tych metod, czego rezultaty przedstawiono w odpowiedzi na akt oskarżenia, nie doprowadziło do uzyskania jednoznacznych wyników, przeciwnie - są one w równym stopniu przybliżone i rozbieżne.

Wskazując argumenty, które w ocenie apelującego dyskwalifikują opinię biegłego R. nie ma w polu widzenia skarżący, że wniosek, iż oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie dopełniając obowiązku zachowania szczególnej ostrożności polegającej na baczным obserwowaniu przedpoła jazdy, w szczególności ruchu pojazdów na pasie ruchu, na który zamierzał wjechać przy wykonaniu manewru lewoskrętu, dla upewnienia się, że manewr ten może wykonać bezpiecznie - wynika zarówno z opinii biegłego R., jak i opinii biegłego D.. Tym samym wniosek taki jest w zasadzie niezależny od tego, jaką wartość prędkości motocykla się przyjmie, przy czym dla obu biegłych nie uległo kwestii, że była to prędkość większa od administracyjnie dopuszczalnej.

Apelujący niezasadnie upatruje podstaw do uchylenia odpowiedzialności oskarżonego w stwierdzeniu zawartym w opinii M. D., że przy prędkości motocyklisty rzędu 120 km/godz. motocykl byłby mało zauważalny dla oskarżonego w momencie rozpoczęcia lewoskrętu. Abstrahuje bowiem obrońca od tego, że powyższy wniosek biegły powiązał z założeniem, że motocyklista cały czas poruszał się z prędkością 120 km/godz, gdy tymczasem - na co powołuje się sam apelujący przywołując zeznania świadków - motocykl musiał przed samym wypadkiem zwiększyć prędkość, gdyż słychać było ryk silnika tego pojazdu. Biegły uwzględniając tą ostatnią informację, świadczącą o gwałtownym przyspieszeniu motocykla, wysuwa wniosek, iż motocykl w rzeczywistości był w odległości, z której powinien być przez oskarżonego zauważony - przy prawidłowym obserwowaniu przedpoła jazdy, w związku z czym oskarżony powinien powstrzymać się od wykonania manewru lewoskrętu /k- 624/.

W kontekście istoty czynu przypisanego oskarżonemu wymaga też podkreślenia, iż obowiązany do ustąpienia pierwszeństwa przejazdu ma powinność bacznej obserwacji zarówno dla ustalenia, czy nie nadjeżdża pojazd, któremu winien ustąpić pierwszeństwa, jak i rzeczywistej prędkości tego pojazdu, gdyż dopiero suma obu spostrzeżeń pozwala na prawidłową decyzję o kontynuowaniu jazdy.

Z powyżej naprowadzonych względów Sąd Okręgowy nie podzielił podniesionych w apelacji zarzutów: obrazy prawa procesowego, a to art. 4 kpk, art. 7 kpk, i art. 201 kpk, błędu w ustaleniach faktycznych oraz obrazy prawa materialnego - art. 177 kk.

Uznał, iż dokonana przez sąd meriti analiza dowodów uwzględniając cały możliwy do zebrania i faktycznie zebrany materiał dowodowy nie wykracza poza ramy swobody określone wymogami art. 7 kpk prowadząc do ustaleń faktycznych, które pozostają pod ustawową ochroną i nie mogą być skutecznie kwestionowane.

Sąd Rejonowy dokonał też trafnej oceny prawnej zachowania przypisanego oskarżonemu zasadnie ustalając, że pomiędzy tym zachowaniem naruszającym wskazane wyżej i omówione zasady bezpieczeństwa w ruchu, a wypadkiem komunikacyjnym zachodzi związek przyczynowo – skutkowy.

Wymierzona oskarżonemu kara pozbawienia wolności orzeczona w minimalnej wysokości, z warunkowym zawieszeniem jej wykonania na najkrótszy okres próby nie może być uznana za rażąco i niewspółmiernie surową.

Wszystko to zdecydowało o utrzymaniu w mocy zaskarżonego wyroku, czego konsekwencją było obciążenie oskarżonego kosztami procesu za postępowanie odwoławcze, gdyż w danych dotyczących sytuacji majątkowej i dochodowej P. B. nie znaleziono podstaw do uznania, że ich uiszczenie będzie dla oskarżonego zbyt uciążliwe.