

Sygn. akt VII K 66/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 lipca 2017 r.

Sąd Rejonowy w Białymstoku w VII Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący:	SSR Ewa Dakowicz
Protokolant:	Monika Kuryś

po rozpoznaniu w dniach 2 i 30.11.2016 r., 8.02, 15.03, 14.06, 5.07.2017 r. sprawy:

W. J. (1)

syna K. i Z. z domu W.

ur. (...) w B.

oskarżonego o to, że:

W dniu 12 lutego 2015 roku około godz. 11:56 w miejscowości B. kierując samochodem osobowym marki F. (...) o nr rej. (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że na skrzyżowaniu ulic (...) M. i rzemieślniczej, nie zachował szczególnej ostrożności i nie obserwował przedpola jady w wyniku czego nie ustąpił pierwszeństwa jadącemu z włączonymi sygnałami świetlnymi i dźwiękowymi pojazdowi uprzywilejowanemu – radiowozowi Policji V. (...) o nr rej (...), doprowadzając do zderzenia obu pojazdów w wyniku czego kierujący radiowozem C. S. (1) doznał obrażeń ciała w postaci więzadłowego urazu kręgosłupa szyjnego, stłuczenia lewego kolana z brzęczym pęknięciem rzepki skutkującego naruszeniem czynności narządów ciała powyżej dni 7

to jest o czyn z art. 177 § 1 kk

I. Na mocy art. 66 § 1 i 2 kk, art. 67 § 1 kk postępowanie wobec oskarżonego W. J. (1) warunkowo umarza na okres próby wynoszący 1 (jeden) rok.

II. Na mocy art. 67 § 3 kk orzeka wobec oskarżonego świadczenie pieniężne w kwocie 300 (trzystu) złotych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym i Pomocy Postpenitencjarnej.

III. Zasądza od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego C. S. (2) kwotę 300 (trzystu) złotych tytułem zwrotu zryczałtowanych wydatków w sprawie oraz kwotę 840 (osiemset czterdzieści) złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

IV. Zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa opłatę w wysokości 60 (sześćdziesiąt) złotych i kwotę 687,12 zł tytułem pozostałych kosztów sądowych.

Sygn. akt VII K 66/16

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 12 lutego 2015 roku o godz. 9:55 w B. W. J. (2) kierował samochodem osobowym marki F. (...) o nr rej. (...). Na warunki pogodowe składały się: pora dzienna, niewielkie zachmurzenie, brak opadów, brak mgły, słaby wiatr. W. J. (2) jechał ulicą (...) M. w kierunku ul. (...) II. Gdy dotarł do skrzyżowania z ulicą (...), ustawił się na pasie do skrętu w lewo, właśnie w ul. (...). Jego auto było pierwszym na tym pasie. Gdy na sygnalizacji świetlnej pojawiło się światło zielone, ruszył. Wówczas z naprzeciwka, to jest z kierunku od ul. (...) II nadjechał prowadzony przez C. S. (2) radiowóz Policji V. (...) o nr rej (...). Miejsce obok kierowcy zajmował funkcjonariusz Ł. W.. V. był pojazdem uprzywilejowanym - wysyłał sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, miał włączone światła i uczestniczył w akcji związanej z ratowaniem mienia. Radiowóz poruszał się środkowym pasem jezdni, który miał kierunek jazdy tylko na wprost. Nie poprzedzały go żadne pojazdy. Jechał z prędkością około 60 km/h, a dla jego kierunku ruchu na sygnalizatorze wyświetlało się światło czerwone. Nie hamując C. S. (2) wjechał na skrzyżowanie i o godz. 9:56:28 - z jednosekundową tolerancją - zderzył się z F. (...) prowadzonym przez W. J. (2). Przyczyną zderzenia pojazdów było nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez W. J. (2), który nie zachował szczególnej ostrożności wjeżdżając na skrzyżowanie, nie obserwował przedpola jazdy i nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z naprzeciwka. Zachowanie C. S. (2) również było przyczyną wypadku. On także nie zachował szczególnej ostrożności wjeżdżając na skrzyżowanie i nie obserwował należycie przedpola jazdy. W wyniku zderzenia C. S. (1) doznał obrażeń ciała w postaci więzadłowego urazu kręgosłupa szyjnego i stłuczenia lewego kolana z brzeżnym pęknięciem rzepki skutkujących naruszeniem czynności narządów trwającym dłużej niż 7 dni. Obaj kierowcy byli trzeźwi.

Powyższy stan faktyczny sąd ustalił w oparciu o:

- częściowe wyjaśnienia oskarżonego W. J. (2) (k. 59-60v),
- częściowe zeznania świadków: C. S. (2) (k. 81v, 83v-85), Ł. W. (k. 57a, 62v-63v), A. L. (k. 82v, 85-86v),
- zeznania świadków R. M. (k. 64-64v, 153v, 156-156v), K. K. (k. 57b, 60v-62v), K. P. (k. 154v), M. M. (2) (k. 155-155v),
- dokumenty z akt Ds 2386/15: notatka urzędowa (k. 1, 2, 38, 73), protokół badania stanu trzeźwości (k. 3, 4, 5), protokół oględzin (k. 6-15, 17-25, 26-34), szkic miejsca wypadku (k. 16), opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej z dokumentacją medyczną (k. 43-45, 48-55, 63, 78), protokół oględzin monitoringu z płytą DVD (k. 74-75, 102-103), schemat sygnalizacji świetlnej (k. 80-101), opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego (k. 106-110, 114-131, 135-141, 167-168), protokół eksperymentu procesowego (k. 162-166)
- dokumenty z akt VII K 66/16: opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego (k. 149-150, 168-170, 196-202, 204-213), informacja z SM (k. 108), notatniki służbowe policjantów (k. 138-142).

Oskarżony W. J. (2) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu (k. 59). Wyjaśnił, że stał na światłach, które były czerwone na ul. (...). Skręcał w lewo, więc gdy zapaliło się zielone światło, ruszył. Usłyszał pisk hamulców i potem zauważył pędzący radiowóz. Nie słyszał sygnału, zaś radiowozu nie widział, gdyż był zasłonięty przez samochody stojące na trzech pasach jezdni. Radiowóz poruszał się prawym skrajnym pasem. Uderzenie było tak silne, że znalazł się aż na trawniku. Od jednego ze świadków usłyszał, że ten widział jak radiowóz jechał na czerwonym świetle i grzał jak perszing lub pocisk. Powtórzył, że samochodów były trzy rzędy, więc jego zdaniem było zrozumiałym, że sygnałów świetlnych nie widział. Podał, że wykonywał skręt w lewo, musiał więc obserwować ulicę, a mając zielone światło jechał z większą pewnością. Przy takim manewrze nie skupiał się w stu procentach na obserwowaniu tych wszystkich samochodów, które mają czerwone światło. Skupiał się na punkcie, do którego miał dojechać. Stojąc do skrętu widział sygnalizację świetlną dla jego pasa ruchu. Przed nim nie było żadnego pojazdu. Gdy zapaliło się zielone światło, ruszył normalnie, spokojnie. Wyjaśnił, że kierowcą z dużym stażem, przejechał półtora miliona kilometrów bez wypadku. Radiowóz dostrzegł chwilę przed zderzeniem. Do zderzenia doszło na przedłużeniu skrajnego pasa, którym jechał radiowóz. Oskarżony powtórzył, że nie słyszał kompletnie sygnałów dźwiękowych. Jego samochód był nowy i bardzo

mocno wygłuszony. Posiadał silnik diesla. W czasie jazdy było włączone radio i wentylator, bo było zimno, bo by luty (k. 59-59v).

Oskarżony podsumował, że nie miał żadnej możliwości uniknięcia zderzenia. Samochód został zniszczony doszczętnie, stwierdzono szkodę całkowitą. Radiowóz jechał bardzo szybko, był zasłonięty przez trzy rzędy samochodów i kompletnie nie zwolnił przed czerwonym światłem, jak to robią wszystkie karetki. Stwierdził, że eksperyment nie odzwierciedlał rzeczywistości, gdyż pojazd miał inny silnik. Radiowóz uczestniczący w wypadku jechał wolnym pasem, a ten który brał udział w eksperymencie musiał przeciskać się między pojazdami, które stały na świetle, został spowolniony i miało to wpływ na wynik eksperymentu. Jest zupełnie inna prędkość, a to się przekłada na słyszalność sygnału (k. 59v-60v).

Sąd zważył, co następuje:

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy dał podstawę do przyjęcia, iż oskarżony swym zachowaniem wypełnił znamiona czynu z art. 177 § 1 kk i spełnił przesłanki warunkujące przypisanie mu winy w tym zakresie. Materiał ten pozwolił bowiem na ustalenie przebiegu zdarzenia i opisanie zachowania poszczególnych jego uczestników.

Bezspornym w sprawie było, że w dniu 12 lutego 2015 r. w B. na skrzyżowaniu ulic (...) M. i Rzemieślniczej doszło do zderzenia się dwóch pojazdów: radiowozu V. (...) nr rej. (...) kierowanego przez C. S. (2) i F. (...) nr rej. (...) kierowanego przez W. J. (2) (notatka urzędowa – k. 1, 2 akt Ds 2386/15, protokół oględzin miejsca wypadku – k. 6-7, 12-15 akt Ds 2386/15, szkic miejsca wypadku – k. 16 akt Ds 2386/15, protokół oględzin pojazdu – k. 17-34 akt Ds 2386/15). Obaj kierowcy byli trzeźwi (protokół z przebiegu badania trzeźwości - k. 3 i 4 akt Ds 2386/15). Skutkiem zderzenia C. S. (2) doznał obrażeń ciała w postaci więzadłowego urazu kręgosłupa szyjnego i stłuczenia lewego kolana z brzęcznym pęknięciem rzepki skutkującego naruszeniem czynności narządów ciała trwającym dłużej niż 7 dni (opinia biegłej z zakresu medycyny sądowej – k. 43-45 akt Ds 2386/15).

Kwestią sporną pozostawało natomiast kto ponosi winę za powstanie wypadku drogowego oraz kto i jakie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym naruszył.

Kluczowym dla uzyskania odpowiedzi na powyższe pytania okazały się opinie biegłego z zakresu ruchu drogowego C. D.. Ostatecznie umożliwiły one bowiem wskazanie momentu czasowego zderzenia się pojazdów, co z kolei warunkowało dokonanie innych istotnych ustaleń dowodowych w sprawie.

Pierwszą opinię biegły sporządził już na etapie postępowania przygotowawczego (k. 114-117 akt Ds 2386/15). Wynikało z niej, że do zderzenia pojazdów mogło dojść o godz. 9:56:50, gdyż na nagraniu z monitoringu (k. 102 akt Ds 2386/15 – kamera 41, protokół oględzin - k. 103 akt Ds 2386/15, k. 126v – oględziny na rozprawie) widać, że o godz. 9:56:58 przy stojącym radiowozie zatrzymał się samochód B. K. K.. Biegły przyjął, że świadek ten jechał z prędkością 50 km/h, gdyż podał on, że V. jechał szybciej od niego, to jest 60 km/h (k. 57bv). Wskazał też, że odległość oddzielająca go od V. wynosiła około 100 metrów (k. 57bv). Biorąc pod uwagę te dane biegły obliczył, iż drogę tę przebył przez 8 sekund, co wskazuje, że zderzenie miało miejsce o godz. 9:56:50 (k. 116 akt Ds 2386/15). Ponieważ z wydruku działania sygnalizacji świetlnej z przedmiotowego skrzyżowania z tego dnia wynikało, że od godz. 9:56:36 na sygnalizatorze dla kierunku ruchu radiowozu wyświetlany był kolor zielony (k. 97 akt Ds 2386/15), F. musiał wjechać na skrzyżowanie, gdy dla jego kierunku ruchu był wyświetlany kolor czerwony (k. 97 i 116 akt Ds 2386/15).

Biegły na rozprawie podtrzymał wnioski swojej opinii (k. 86v-88v) stwierdzając, że powyższych obliczeń dokonał w oparciu o dane dotyczące momentu zatrzymania się B., gdyż ten moment był widoczny na nagraniu. W kolejnej opinii nie zmienił swego stanowiska (k. 149-150). Jednak z uwagi na to, że biegły sporządzając opinie nie uwzględnił nagrania z monitoringu zarejestrowanego przez kamerę 338 (k. 74 akt Ds 2386/15), Sąd dopuścił dowód z uzupełniającej opinii tego samego biegłego w oparciu o pełny materiał dowodowy (nagranie z monitoringu zarejestrowanego przez kamerę 338, eksperyment rzeczoznawczy mający na celu ustalenie ile czasu trwało przemieszczenie F. ze skrzyżowania do miejsca zderzenia) celem wskazania momentu czasowego zderzenia pojazdów i koloru światła dla ich kierunków ruchu w chwili wjeżdżania na skrzyżowanie (k. 158). Oględziny nagrania monitoringu z kamery 338 przeprowadzone

na rozprawie wykazały bowiem, że samochód F. przemieszczony po kolizji, wysuwa się zza policyjnego M. (...) (przypadkowo obecny na skrzyżowaniu drugi radiowóz) stojącego w zatoce autobusowej - o godz. 9:56:31 (k. 127-128). Oznaczać by to mogło, że o tej godzinie było już po zderzeniu aut, a więc doszło do niego wcześniej niż pierwotnie ustalił to biegły, a co za tym idzie – inny mógł być układ świateł sygnalizacji.

Opinię tę biegły z zakresu ruchu drogowego C. D. sporządził w dniu 19.04.2017 r. (k. 168-170). Wynika z niej, że przód pojazdu F. przemieszczony po kolizji i wysuwający się zza M. busa stojącego w zatoce autobusowej widoczny jest w czasie 9:56:32, natomiast dojeżdżający do skrzyżowania V. widoczny jest w czasie 9:56:26. Przeprowadzony eksperyment rzeczoznawczy pozwolił na ustalenie, że pojazd F. pokonał odcinek od miejsca zatrzymania się przed skrętem w lewo w ul. (...) na skrzyżowaniu ul. (...) maja z ul. (...) - do miejsca zderzenia - w ciągu 8 sekund. Ponieważ odległość od miejsca, w którym widać V. na nagraniu o godz. 9:56:26 - do miejsca zderzenia pojazdów wynosi około 30 metrów, zaś deklarowana przez C. S. (2) prędkość jego auta to 50 km/h (k. 81v), biegły stwierdził, że do zderzenia mogło dojść w czasie 9:56:28 z sekundową tolerancją. Dalej biegły na podstawie danych z k. 97 akt Ds 2386/15 ustalił, że dla pojazdu F. (...), przy czasie zderzenia 9:56:28, dla jego kierunku ruchu w momencie ruszania mogły się palić światła zielone, a dla V. – czerwone. Według opinii nagranie z kamery 338 z k. 74 wskazuje dojazd pojazdu V. do skrzyżowania o godz. 9:56:26 i zatrzymanie się po wypadku pojazdu F. o godz. 9:56:35, co świadczy, że zderzenie się pojazdów nastąpiło w przedziale 9:56:26 - 9:56:35. Tym samym biegły zmienił wnioski swych poprzednich opinii w zakresie czasu zderzenia i koloru świateł. Na rozprawie potwierdził wnioski nowej opinii (k. 193v- 194v).

Z oględzin nagrania z kamery 338 na k. 74 akt Ds 2386/15 przeprowadzonych na rozprawie wynika, że radiowóz V. znika z pola widzenia o godz. 9:56:29, M. (...) wjeżdża do zatoki na sygnałach o godz. 9:56:31, zaś F. wysuwa się zza niego przemieszczony już po kolizji o godz. 9:56:32 (k. 127-127v). Wnioski oględzin dotyczące czasu pojawienia się F. po kolizji (9:56:32) oraz zniknięcia V. z pola widzenia (9:56:29) pokrywają się z wnioskami opinii o tyle, że jeśli V. znika z pola widzenia o 9:56:29, to do zderzenia musiało dojść o 9:56:29 - 9:56:30, czyli jedną - dwie sekundy później niż określił biegły. Mieści się to jednak w tolerancji określonej przez z biegłego. Nie zmienia to jednak tego, co stwierdził biegły w punkcie d/ opinii, że w momencie ruszania F. (9:56:32) miał on światło zielone, zaś V. wjeżdżając na skrzyżowanie – światło czerwone (9:56:26).

Sąd wziął też pod uwagę, że z odpowiedzi Komendanta Straży Miejskiej w B. z dnia 16.12.2016 r. wynika, iż kamery monitoringu dokonujące nagrań stanowiących materiał dowodowy w sprawie, są kamerami starej generacji. W związku z tym minuty nagrania mogą różnić się od czasu rzeczywistego np. przez opóźnienie bądź przyspieszenie o jedną – dwie minuty (k. 108). Jednak okoliczność ta nie została udowodniona, a jedynie wskazana jako istniejąca potencjalnie z uwagi na wiek kamer. Z materiału dowodowego nie wynikało jednak, by kiedykolwiek problem ten był zgłaszany czy potwierdzony lub by inne fakty wskazywały na zaistnienie takiej wadliwej pracy urządzeń. Jeśli tak zaś, to nie ma podstaw do kwestionowania zasadności przyjęcia wskazanych na nagraniach czasów jako zgodnych ze stanem rzeczywistym.

Sąd zatem podzielił wnioski opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego C. D. sporządził w dniu 19.04.2017 r. (k. 168-170), gdyż opierała się ona na obiektywnych dowodach (nagranie z monitoringu zarejestrowanego przez kamerę 338, eksperyment rzeczoznawczy), została sporządzona w oparciu o pełny materiał dowodowy i nie zawierała wniosków sprawczych z innymi dowodami. Została sporządzona w sposób przejrzysty, dokładny i zgodnie z tezą dowodową sformułowaną przez Sąd. Biegły wyjaśnił swoje ustalenia i nie sposób dostrzec w przedstawionych wnioskach oraz uzasadniających je wywodach błędów, nieścisłości, czy też braku logiki, dla których należałoby odmówić jej waloru dowodowego. Sąd kierując się poziomem wiedzy biegłego, podstawami teoretycznymi opinii, sposobem motywowania i stopniem stanowczości wyrażonych w niej wniosków, doszedł do przekonania o konieczności uznania jej za wiarygodny dowód w sprawie, przesądzając o ustaleniu okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia. Wprawdzie można by wątpić w rzetelność pracy biegłego, skoro pierwotnie sporządził on opinię sprzeczną z uzupełniającą. Sąd jednak ostatecznie nie znalazł podstaw, by kwestionować wartość dowodową ostatniej opinii. Biegły przyznał bowiem, że nie od razu przeanalizował cały materiał, potrafił wskazać swój błąd i nie ukrywać go, jak również przyznać, że wnioski opinii winny ulec zmianie. Świadczy to o jego profesjonalizmie, krytycznym

podejściu do własnej pracy, a przez to o gotowości do sporządzania opinii w oparciu o akta sprawy, a nie na podstawie jakichś z góry przyjętych założeń.

Wnioski opinii w zakresie barwy światel na sygnalizatorach potwierdziły też zeznania postronnych świadków. A. L. zeznał, że samochód osobowy miał światło zielone (k. 82v). R. M. podał, że radiowóz z kolei wjechał na skrzyżowanie na świetle czerwonym (k. 64). K. K. nie widział jakie światło było na sygnalizatorze, gdy radiowóz wjechał na skrzyżowanie (k. 61), zatem jego zeznania nie były sprzeczne z wskazanymi uprzednio. Natomiast Ł. W. i C. S. (2) twierdzili, że radiowóz miał światło zielone (k. 63, 81v, 84v). Jednak ich zeznania w tym zakresie, jako pochodzące od osób zainteresowanych wynikiem sprawy i sprzeczne z dowodem obiektywnym, czyli opinią biegłego opartą o analizę zapisu monitoringu, nie mogły zostać ocenione jako wiarygodne.

Jak wykazano wyżej zatem - jeśli ustalono, że zderzenie miało miejsce o godz. 9:56:28 z sekundową tolerancją, to kierowca V. wjechał na skrzyżowanie, gdy na sygnalizatorze dla jego kierunku ruchu wyświetlany był kolor czerwony, zaś kierowca F. musiał wjechać na skrzyżowanie, gdy dla jego kierunku ruchu był wyświetlany kolor zielony. Taki układ pozwala stwierdzić, że kierowca radiowozu jako prowadzący pojazd uprzywilejowany obowiązany był do zachowania szczególnej ostrożności. Dojeżdżał bowiem do skrzyżowania, gdy na sygnalizatorze dla jego kierunku ruchu wyświetlany był kolor czerwony, a w takiej sytuacji poszukując odpowiedzi na pytanie do jakich zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym winien się stosować, należy sięgnąć do art. 53 ust. 2 ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym z (Dz.U.2017.1260 - t.j.). Stanowi on, że kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych tylko w razie, gdy: uczestniczy w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego albo w przejeździe kolumny pojazdów uprzywilejowanych albo w wykonywaniu zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, którym na mocy odrębnych przepisów przysługuje ochrona; pojazd wysyła jednocześnie sygnały świetlne i dźwiękowe; po zatrzymaniu pojazdu nie wymaga się używania sygnału dźwiękowego; w pojeździe włączone są światła drogowe lub mijania.

Warunki opisane wyżej zaistniały w sprawie: radiowóz był pojazdem uprzywilejowanym według definicji z art. 2 pkt 38 Prawa o ruchu drogowym, czego nie kwestionowano (jest to pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich światel błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi) i uczestniczył w akcji związanej z ratowaniem mienia (C. S. (2) i Ł. W. zeznali, że jechali z interwencją do miejsca, gdzie miało nastąpić wyrwanie torebki - k. 57av, 81v). Wtedy kierowca pojazdu może nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych, ale tylko w razie, gdy wysyła jednocześnie sygnały świetlne i dźwiękowe, a w pojeździe włączone są światła drogowe lub mijania. Jednakże warunkiem niestosowania się do przepisów o ruchu pojazdów oraz do znaków i sygnałów drogowych, jest zachowanie szczególnej ostrożności. Wymagania wobec kierowcy są zatem podwyższone – nie wystarczy zwykła, przeciętna ostrożność wymagana od każdego kierowcy zdefiniowana w art. 3 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, lecz ostrożność szczególna. Zgodnie z brzmieniem art. 2 pkt 22 Prawa o ruchu drogowym ma ona polegać na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Powyższe oznacza, że C. S. (2) miał prawo przejechać skrzyżowanie na czerwonym świetle, ale pod warunkiem zwiększenia uwagi i dostosowania swego zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Zdaniem Sądu nie wywiązał się z tego zadania w sposób odpowiedni. Jak wynika bowiem z zeznań świadka R. M. radiowóz, mimo, że było czerwone światło, z całym impetem wjechał na skrzyżowanie nie zachowując ostrożności. Światła hamowania świadek zauważył w radiowozie dopiero po wjechaniu przez niego na środek skrzyżowania. Świadek dwukrotnie powtórzył, że pojazd policyjny „nic a nic nie zwalniał” wjeżdżając na skrzyżowanie. Przed nim nie stał żaden samochód i jechał sądząc, że nic się nie stanie (k. 64).

Odnosić należy, że świadek K. K. zeznał, że jakieś 5 metrów przed skrzyżowaniem radiowóz ostro hamował (k. 61v). W dochodzeniu również zeznał, że widział jak w radiowozie przed samym wjazdem na skrzyżowanie zapalają

się światła stop, więc musiał zwalniać (k. 57b). Jednakże sam C. S. (2) zeznał, że hamował dopiero w momencie, gdy pojawili się na skrzyżowaniu i gdy zauważył, jak F. (...) skręcał w jego kierunku (k. 83v). Następnie dodał, że przed samym wjazdem na skrzyżowanie „na pewno trochę hamowaliśmy, by zachować warunki bezpieczeństwa (k. 84). Zarówno on, jak jego partner Ł. W. podawali, że dla ich kierunku jazdy wyświetlał się kolor zielony (k. 56bv, 62v, 82v). Jak wykazała opinia biegłego, nie była to prawda. Jeśli tak, to również twierdzenie o hamowaniu staje się niewiarygodne – jeśli bowiem było światło zielone, w jaki celu nastąpiłoby hamowanie? C. S. (2) i Ł. W. w dochodzeniu w ogóle nie zeznawali o hamowaniu. Ich zeznania jako sprzeczne z ustaleniami co do koloru światła, nie mogą stanowić przekonującego dowodu w zakresie zachowania szczególnej ostrożności przez kierowcę radiowozu. Ponadto właśnie przez twierdzenie, że światło było zielone, nie można ich nazwać inaczej, niż stronniczymi.

W ocenie Sądu powyższe wskazuje, że C. S. (2) dojeżdżając do skrzyżowania nie zachował szczególnej ostrożności, nie zwiększył uwagi i nie dostosował swego zachowania do warunków i sytuacji zmieniającej się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Nawet gdyby przyjąć, że hamował, to uczynił to zbyt późno, a takiej reakcji nie można nazwać odpowiednio szybką w rozumieniu art. 2 pkt 22 Prawa o ruchu drogowym. Nie baczył też, czy inni uczestnicy prawidłowo odebrali dawane przez niego sygnały i ułatwią mu przejazd. Gdyby czynił to należycie, dostrzegłby ruszającego z naprzeciwka F.. Jak sam zeznał, wjeżdżając na skrzyżowanie, miał cały jego obraz i widział, co się na nim dzieje (k. 83v). Zatem nie zaszły żadne obiektywne przyczyny tłumaczące, dlaczego pokrzywdzony nie zapobiegł zderzeniu z F.. Skoro jak twierdził, obserwował skrzyżowanie i zachował szczególną ostrożność upewniając się, że inni uczestnicy prawidłowo odebrali dawane przez niego sygnały i ułatwią mu przejazd (zeznania – k. 84), to winien był odpowiednio wcześniej ujrzeć F., który najwyraźniej nie odebrał tych sygnałów odpowiednio, skoro rozpoczął manewr skrętu w lewo.

Ustalenie, że kierowca radiowozu nie zachował szczególnej ostrożności nie oznacza jednak automatycznie, że kierowca pojazdu, który się z nim zderzył, również nie naruszył zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co skutkowało powstaniem wypadku drogowego. Odpowiedzialność kierowcy pojazdu uprzywilejowanego jest bowiem niezależna od odpowiedzialności kierowcy drugiego z pojazdów biorących udział w kolizji lub wypadku (R.A. S., Prawo o ruchu drogowym, LEX 2008).

Materiał dowodowy zebrany w sprawie pozwolił ustalić, że oskarżony również naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czym doprowadził do zderzenia pojazdów. O ile bowiem kierowca radiowozu musiał zachować szczególną ostrożność, o tyle ta sama zasada dotyczyła również oskarżonego. Obowiązuje ona uczestnika ruchu przy zbliżaniu się do skrzyżowania (art. 25 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym). Tymczasem oskarżony pierwszeństwa tego nie ustąpił mimo braku obiektywnych przeszkód do zrealizowania tego obowiązku. Przede wszystkim sygnały świetlne były widoczne, zaś sygnały dźwiękowe – słyszalne. Tak podawali wszyscy świadkowie: A. L. (k. 82v), R. M. (k. 64). K. K. (k. 61). Wprawdzie pierwszy z tych świadków na rozprawie nie był już tego pewien, a nawet zeznał, że „radiowóz nie miał sygnały dźwiękowego”, lecz nie potrafił w sposób racjonalny wytłumaczyć różnicy w swoich zeznaniach. Dlatego Sąd dał wiarę jego zeznaniom z dochodzenia, jako zgodnym z zeznaniami innych postronnych świadków, a ponadto składanym w bliższej odległości czasowej od zdarzenia (k. 85v).

Z powyższymi zeznaniami współgrała opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego C. D.. Po przeprowadzeniu eksperymentu procesowego (k. 162-163 akt Ds 2386/15), stwierdził on wyraźną słyszalność sygnałów dźwiękowych jadącego radiowozu, przy czym do momentu dojazdu tegoż do przejścia dla pieszych trwała ona 20 sekund. Dlatego biegły zaopiniował, że kierujący pojazdem F. nie ustąpił pierwszeństwa radiowozowi, przez nie dogotował się do zasady z art. 9 Prawa o ruchu drogowym (k. 114-117 i 167-168 akt Ds 2386/15).

Sąd podzielił wnioski opinii, gdyż opierała się ona o wyniki eksperymentu przeprowadzonego zgodnie z art. 211 kpk w warunkach odpowiadających tym, które istniały w momencie zdarzenia. Pojazd F. był tożsamy w sensie modelu i typu, tylko silnik był benzynowy. (...) ustawiono około 8 metrów od przejścia dla pieszych, a badanie przeprowadzono przy włączonej dmuchawie i radiu oraz zamkniętych oknach (k. 168). Nawet w tych utrudnionych warunkach dźwięk był więc słyszalny. To, że wykorzystano inny silnik nie wpływało zdaniem Sądu na jakość opinii, gdyż nie był to jedyny czynnik decydujący o słyszalności. Oskarżony stwierdził też, że radiowóz uczestniczący w wypadku jechał wolnym

pasem, a ten który brał udział w eksperymencie musiał przeciskać się między pojazdami, które stały na świetle, został spowolniony i miało to wpływ na wynik eksperymentu. Jest zupełnie inna prędkość, a to się przekłada na słyszalność sygnału (k. 60). Biegły wyjaśnił jednak, że nawet jeśli założyć, że słyszalność podczas eksperymentu była przez niego oczekiwana i była z względów skazanych przez oskarżonego dłuższa, to można przyjąć, że dla kierującego samochodem osobowym wynosiła ona 10 sekund. W takim zaś czasie pojazd z prędkością 50 km/h przejeżdża ponad 130 metrów. W tych warunkach kierujący wjeżdżający na skrzyżowanie powinien słyszeć sygnał (k. 87).

Ten sam biegły zaopiniował też, że widoczność dla kierunku ruchu F. była bardzo dobra, a stwierdził to na podstawie symulacji, która wykazała, że kierowca F. przez długi czas miał możliwość obserwacji pojazdu jadącego z naprzeciwka (k. 194v, 196-202, 209-212). Uczestnicy zdarzenia i jego obserwatorzy nie widzieli też wówczas dużych pojazdów (TIR, autobus) lub innych znaczących wielkościowo przeszkód fizycznych ograniczających widoczność. Tylko oskarżony podawał, że radiowóz był zasłonięty przez samochody stojące na trzech pasach jezdni (k. 59). Jednak inni uczestnicy ruchu tej okoliczności nie potwierdzili. Ponadto warunki pogodowe były optymalne – pora dnia, niewielkie zachmurzenie, brak opadów, brak mgły, słaby wiatr (k. 6 akt Ds 2386/15). Z tego wniosek, że oskarżony miał pełną możliwość obserwacji przedpola jazdy. Sąd nie znalazł podstaw do stwierdzenia, że zaistniały jakiegokolwiek niezależne od oskarżonego przyczyny tego, że nie obserwował on należycie obszaru, przez który miał jechać. Z pewnością inne samochody stojące w kierunku jazdy radiowozu mogły wpływać na widoczność, zaś nagły wjazd samochodu uprzywilejowanego nie ułatwiał zadania, lecz to wszystko wciąż nie wykluczało możliwości należytej obserwacji drogi, tym bardziej, że oskarżony dopiero ruszał z miejsca, gdzie oczekiwał na zielone światło, a więc miał czas, by przyjrzeć się sytuacji na drodze.

Powyższe pozwoliło zatem Sądowi stwierdzić, że W. J. (2) nie zachował szczególnej ostrożności obowiązującej go przy zbliżaniu się do skrzyżowania, a polegającej na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu swego zachowania jako uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Obowiązek ten wynikał z art. 25 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym. Nie obserwował też przedpola jazdy w sposób należyty. Ponadto nie ustąpił pierwszeństwa i nie ułatwił przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się (art. 9 Prawa o ruchu drogowym). Jak wykazano miał możliwość dostrzeżenia i usłyszenia radiowozu; powinien też był zbliżając się do skrzyżowania zwiększyć uwagę i reagować odpowiednio szybko, jak również powinien był słysząc dźwięki i widząc światła pojazdu uprzywilejowanego, ustąpić mu pierwszeństwa przejazdu. Mimo bowiem tego, że wjeżdżał na skrzyżowanie na świetle zielonym, a radiowóz policyjny – na czerwonym i to bez hamowania, to szczególna ostrożność, do której był zobowiązany, ustrzegłaby go przed zajechaniem drogi temu pojazdowi. Tak też wykazała opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego C. D. (k. 114-117 i 167-168 akt Ds 2386/15), a zwłaszcza zawarta w niej symulacja wypadku (k. 118-131 akt Ds 2386/15). Wynikało z niej, że w momencie ruszania F., radiowóz znajdował się w odległości 140 m, a w momencie, gdy dojeżdżał do skrzyżowania odległość pomiędzy pojazdami wyniosła około 25 m. Gdyby w takiej odległości kierowca F. rozpoczął proces hamowania, zatrzymałby się przed torem ruchu radiowozu i do zderzenia by nie doszło (k. 117 akt Ds 2386/15). Sąd podzielił wnioski opinii z przyczyn wskazanych już wyżej.

Wszystkie powyższe argumenty wywiedzione z analizy materiału dowodowego gromadzonego w sprawie przekonały Sąd o winie oskarżonego w zakresie zarzuconego mu czynu z art. 177 § 1 kk. Kierując samochodem osobowym marki F. (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że na skrzyżowaniu nie zachował szczególnej ostrożności i nie obserwował przedpola jazdy, w wyniku czego nie ustąpił pierwszeństwa jadącemu z włączonymi sygnałami świetlnymi i dźwiękowymi pojazdowi uprzywilejowanemu – radiowozowi, doprowadzając do zderzenia obu pojazdów w wyniku czego kierujący radiowozem C. S. (1) doznał obrażeń ciała w postaci więzadłowego urazu kręgosłupa szyjnego i stłuczenia lewego kolana z brzęcznym pęknięciem rzepki skutkującego naruszeniem czynności narządów ciała powyżej dni 7.

Dokonując oceny zachowania oskarżonego przez pryzmat sankcji adekwatnej do rodzaju czynu, stopnia zawinienia, jak również okoliczności towarzyszących zdarzeniu, Sąd uznał, że wystarczającym dla sprawcy będzie warunkowe umorzenie postępowania. W ocenie Sądu w przedmiotowej sprawie jak najbardziej zachodzą przesłanki zastosowania wspomnianego środka określone w art. 66 kk. Fakt popełnienia przez oskarżonego czynu z art. 177 § 1 kk nie budzi

wątpliwości, a jednocześnie stopień jego winy, jak też społeczna szkodliwość czynu nie są z pewnością znikome, ale też nie są znaczne.

Zebrany materiał dowodowy wskazał jednoznacznie, że przyczyną zaistniałego wypadku była nienależyta obserwacja przedpola jazdy i brak zachowania szczególnej ostrożności przez kierowcę samochodu F. (...). Jednakże nie była to jedyna przyczyna wypadku, a udział pokrzywdzonego w doprowadzeniu do zderzenia i jego skutków był co najmniej równy. Kwestie te opisano wyżej. Zatem sposób i okoliczności popełnienia czynu świadczą w tym sensie na korzyść sprawcy. Sąd musiał je oceniać, gdyż w polu jego zainteresowania leżał stopień społecznej szkodliwości czynu oskarżonego. Dlatego Sąd zgodnie z art. 115 § 2 kk brał pod uwagę okoliczności natury przedmiotowej (rodzaj i charakter naruszonego dobra, rozmiary wyrządzonej lub grożącej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu, wagę naruszonych przez sprawcę obowiązków, rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia), jak również okoliczności natury podmiotowej (postać zamiaru albo brak zamiaru dokonania czynu zabronionego, motywację sprawcy). I tak, naruszone dobro niewątpliwie jest szczególnie cenne, gdyż jest to zdrowie pokrzywdzonego, a jednak te okoliczności nie przesądziły o odstąpieniu od stosowania przez Sąd instytucji warunkowego umorzenia postępowania, a to z uwagi na pozostałe elementy decydujące o stopniu społecznej szkodliwości czynu. Sam zaś uszczerbek na zdrowiu pokrzywdzonego o ile jest poważny, o tyle nie jest tak, że jego skutków nie da się złagodzić.

Wprawdzie oskarżony nie wykazał krytycyzmu wobec swego zachowania, ale zasadniczą przesłanką warunkowego umorzenia postępowania związaną z osobą sprawcy jest uzasadnione przypuszczenie, że pomimo jego zastosowania, sprawca będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni przestępstwa. Krytyczna postawa co do czynu nie jest tu warunkiem niezbędnym. Natomiast postawa oskarżonego w codziennym życiu, ustabilizowany tryb życia, dotychczasowa niekaralność stwarzają pozytywną prognozę co do poszanowania przez niego porządku prawnego w przyszłości.

Na orzeczenie wobec oskarżonego warunkowego umorzenia postępowania pozwalają jego uprzednia niekaralność za przestępstwo umyślne (k. 77), a nadto fakt, iż górne zagrożenie ustawowe przestępstwa z art. 177 § 1 kk nie przekracza 3 lat pozbawienia wolności i jest to o czym wspomniano przestępstwo nieumyślne.

Kierując się wszystkimi powyższymi okolicznościami Sąd na mocy art. 67 § 1 kk określił okres próby na 1 rok, uznając, iż będzie on wystarczający dla stwierdzenia, czy oskarżony będzie przestrzegał porządku prawnego oraz czy skorzysta z danej mu szansy. W tym też okresie oskarżony winien jeszcze staranniejsze wypełniać zasady ruchu drogowego kierując się zasadą bezpiecznej jazdy. Aby jednak wzmocnić wychowawczy wydźwięk wyroku Sąd na mocy art. 67 § 3 kk orzekł o obowiązku uiszczenia przez oskarżonego świadczenia pieniężnego na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym i Pomocy Postpenitencjarnej w kwocie 300 złotych.

O kosztach sądowych orzeczono na podstawie art. 626 § 1 kpk, art. 640 § 1 kpk w zw. z art. 628 pkt 2 kpk w zw. 629 kpk obciążając nimi oskarżonego, wobec którego warunkowo umorzono postępowanie. Koszty sądowe objęły wydatki poniesione przez Skarb Państwa oraz opłatę (art. 616 § 1 pkt 1 i § 2 pkt 1 i 2 kpk). O wysokości opłaty orzeczono w myśl art. 7 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (Dz. U. z 1983 r. Nr 49 poz. 223 ze zm.). Pozostałe koszty sądowe zostały wyliczone w oparciu o art. 618 kpk w zw. z § 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18.06.2003 r. w sprawie wysokości i sposobu obliczania wydatków Skarbu Państwa w postępowaniu karnym (Dz.U.2013.663 j.t.), a składały się na nie koszty związane z uzyskaniem zapytania o karalność (60 zł - k. 72, 77), ryczałt za doręczenia (20 zł), koszty opinii biegłego (161,95 zł – k. 164, 107,57 zł – k. 164, 194,34 zł – k. 174), koszt dojazdu świadka (143,26 zł – k. 106).

O zwrocie zryczałtowanych wydatków w kwocie 300 zł i kosztów zastępstwa procesowego na rzecz oskarżyciela subsydiarnego orzeczono na zasadzie art. 640 § 1 kpk w zw. z art. 628 pkt 1 kpk w zw. 629 kpk i w zw. z art. 616 § 1 pkt 2 kpk. Wysokość kosztów zastępstwa procesowego została ustalona w oparciu o § 11 ust. 1 pkt 1 i ust. 7, § 17 pkt Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie

(Dz. U.2015.1800), przy wzięciu pod uwagę nakładu pracy adwokata, charakteru sprawy oraz trybu postępowania i liczby terminów rozpraw, na których był obecny pełnomocnik.