

Sygn. akt II K 138/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 01 lipca 2015r.

Sąd Rejonowy w Kętrzynie II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Małgorzata Kłek

Protokolant: st. sekr. sąd. Małgorzata Grabowska

Prokurator Prokuratury Rejonowej: T. N.

po rozpoznaniu w dniach: 04.06.2013r., 25.07.2013r., 22.08.2013r. i 25.06.2015r. sprawy:

E. B.

s. R.i D.z domu P.

ur. (...) w K.

oskarżonego o to, że:

w dniu 24 października 2011r. na drodze publicznej pomiędzy miejscowościami P. - P., gm. R., nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem marki V. (...) o nr rej. (...) nie obserwował dostatecznie drogi przed pojazdem, czym doprowadził do potrącenia pieszego R. A., idącego w tym samym kierunku, prawą stroną jezdni, w wyniku czego wymieniony doznał rozległych obrażeń ciała, w następstwie których zmarł w dniu 1 listopada 2011r.,

tj. o przestępstwo z art.177§2 kk

I. oskarżonego E. B. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to na podstawie art.177§2 kk skazuje go na karę 8 (ośmiu) miesięcy pozbawienia wolności,

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

III. na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 26 maja 1982r. Prawo o adwokaturze, zasądza od Skarbu Państwa na rzecz Kancelarii Adwokackiej adw. S. S. kwotę 672 zł (sześćset siedemdziesiąt dwa złote) tytułem kosztów nie opłaconej obrony z urzędu, oraz kwotę 154,56 (sto pięćdziesiąt cztery złote i 56/100) tytułem podatku VAT od przyznanego wynagrodzenia,

IV. na podstawie art.624§1 kpk zwalnia oskarżonego w całości od zapłaty na rzecz Skarbu Państwa kosztów sądowych.

Sygn. akt II K 138/13

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny w sprawie :

E. B. zamieszkuje w K. niedaleko K. wraz z żoną i dzieckiem. Od czerwca 2011 r. posiada prawo jazdy. W październiku 2011 r. miał 22 lata , zatrudniony był w zakładzie kamieniarskim w K.. W związku z wykonywaną pracą w dniu 24

października 2011 r. po godzinie 18-ej wracał z R. do K. kierując samochodem marki V. (...) o nr rej. (...) należącym do pracodawcy.

Po minięciu miejscowości P. około godz. 18.40 E. B. jechał drogą wojewódzką nr (...) w kierunku miejscowości P.. Warunki atmosferyczne były dobre: nie było opadów atmosferycznych ani zamglenia, wiatr słaby, asfaltowa nawierzchnia jezdni sucha, czysta i gładka, temperatura powietrza 5 stopni C. Występowało naturalne ograniczenie widoczności spowodowane porą doby. Pomiędzy miejscowościami P. i P. E. B. po wyjechaniu z zakrętu z prędkością około 70 km/h na światłach drogowych na prostym odcinku drogi zauważył stojący na lewym poboczu F. (...) skierowany przodem w kierunku P. .

Samochodem tym podróżowały z K. w kierunku P. trzy osoby dorosłe: R. P. oraz małżonkowie M. i W. O. wraz z dwójką dzieci. Z uwagi na awarię silnika kilkanaście minut wcześniej (przed nadjechaniem E. B.) kierowca R. P. zatrzymał samochód na poboczu, jedynie dwa lewe koła pojazdu znajdowały się na krawędzi jezdni. F. (...) stał na światłach postojowych przodem ustawiony w kierunku miejscowości P.. R. P. wraz z M. O. stali na zewnątrz z tyłu samochodu, próbowali usunąć awarię. W. O. wraz z dziećmi pozostała w samochodzie na tylnym siedzeniu.

Około godz. 18.40 stojącego na poboczu F. (...) minął pieszy R. A. (lat 18) idący w kierunku P. nieprawidłowo prawą stroną jezdni. Pieszy ubrany był w ciemną odzież, czarną lub granatową kurtkę z kapturem, ciemnoniebieskie dżinsowe spodnie, czarne buty z białymi wstawkami, rozmawiał przez telefon komórkowy w trybie głośnomówiącym, w rękę trzymał czarną reklamówkę.

Kierujący samochodem marki V. (...) E. B. dojeżdżając na światłach drogowych do stojącego na lewym poboczu F. (...) z włączonymi światłami postojowymi zmniejszył prędkość. Po wyminięciu tego pojazdu kilka metrów za jego tyłem jadąc z prędkością około 50 km/h potrafił idącego prawą stroną jezdni R. A. uderzając go prawą przednią narożnikową częścią pojazdu. E. B. nie zauważył pieszego na jezdni, dopiero po uderzeniu go rozpoczął manewr hamowania. Po zatrzymaniu E. B. wysiadł z pojazdu i odnalazł leżącego na poboczu pokrzywdzonego, który dawał oznaki życia. Świadcami tego zdarzenia byli R. P. oraz M. i W. O.. Wezwano karetkę pogotowia, która zabrała R. A. do szpitala. Na miejsce zdarzenia przybyli funkcjonariusze policji KPP K. T. D. i P. Ś. oraz technik kryminalny S. P..

W wyniku zdarzenia pokrzywdzony R. A. doznał rozległych obrażeń czaszkowo – mózgowych z zaawansowanym rozmiękaniem tkanki mózgowej, które doprowadziły do jego śmierci w dniu 1 listopada 2011 r.

W samochodzie V. (...) kierowanym przez E. B. w wyniku uderzenia pieszego powstały uszkodzenia w rejonie prawego przedniego narożnika pojazdu oraz na szybie przedniej. Przed wypadkiem pojazd ten był sprawny technicznie.

Na miejscu zdarzenia ujawniono ślady związane z wypadkiem w postaci odłamków szkła i plastiku leżących na jezdni (pierwsze z nich w odległości około 11,3 m za tyłem F.), ślady blokowania kół samochodu V. (...) kierowanego przez E. B. oraz leżące na poboczu część obudowy telefonu komórkowego pokrzywdzonego, lewy but sportowy koloru czarnego z białymi wstawkami i torbę foliową koloru czarnego.

E. B. był trzeźwy w czasie zdarzenia. Nie był dotychczas karany sądownie.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie:

- wyjaśnień oskarżonego E. B. k. 86, 140-141, 155, 333- 335, 485, w części w jakiej Sąd dał im wiarę,
- zeznań świadków R. P. k. 16, 142, 484- 485, W. O. k. 17, 143-144, 334, M. O.. 18, 143, 334-335 i A. A. k. 42, 141-142, 333-334,
- protokołu badania alkomatem k. 4,
- protokołu oględzin pojazdu k. 5-6,

- protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego k. 12- 13,
- protokołu pobrania narządów i tkanek k. 25-26,
- protokół komisji ds. stwierdzenia śmierci mózgowej k. 30,
- protokół oględzin rzeczy k. 33,
- sprawozdanie z przeprowadzonych badań krwi k. 39,
- protokół pobrania krwi k. 40,
- dokumentacja fotograficzna k. 49,
- szkic miejsca zdarzenia k. 50 ,
- kopia dokumentacji lekarskiej k. 60,
- protokół oględzin i otwarcia zwłok k. 100-102,
- opinii z zakresu wypadków drogowych k. 350,179-203, 351-355, 235,
- opinia Instytutu Ekspertyz Sądowych k. 415- 455,
- dane o karalności k.465

Oskarżony E. B. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W postępowaniu przygotowawczym wyjaśnił, iż przed wypadkiem jechał z włączonymi światłami drogowymi. Przed P. po wyjechaniu z zakrętu zauważył światła samochodu, były to światła długie lub krótkie, kiedy podjechał bliżej zaczęły go razić. Gdy przejeżdżał obok samochodu nie widział przy nim żadnych osób. Jechał swoim pasem bliżej środka jezdni. Po minięciu stojącego samochodu usłyszał huk. Wtedy zaczął gwałtownie hamować. Po zatrzymaniu na pasie drogi wysiadł, pobiegł za pojazd, na krawędzi drogi zauważył but. Widział, że do miejsca zdarzenia podchodzą inne osoby. Idąc dalej zauważył w krzakach w przydrożnym rowie leżącego mężczyznę , który oddychał. Świadcówce zdarzenia wezwali karetkę. Przed przyjazdem pogotowia oskarżony przestawił swój samochód. Oskarżony stwierdził, że nie ponosi winy za spowodowanie wypadku. Jechał prawidłowo po drodze. Został oślepiony światłami tego pojazdu, który stał po przeciwnej stronie drogi. Po zdarzeniu widział, że samochód ten stał na poboczu. Przed uderzeniem nie widział żadnej postaci na drodze. Od świadków zdarzenia słyszał, że pokrzywdzony szedł w kapturze i rozmawiał przez telefon komórkowy (wyjaśnienia k. 86)

Na rozprawie oskarżony wyjaśnił, że samochód stojący na poboczu miał włączone światła długie , które go oślepiły. Kiedy wysiadł z pojazdu i powiedział, że światła go oślepiły jeden z mężczyzn poszedł do tego samochodu i zmienił je. Podał, iż kierując samochodem trzymał się środka jezdni. Ludzie z tego samochodu, który minął stali przy samochodzie. Światła tego pojazdu się skończyły i usłyszał uderzenie. Wydaje mu się , że jak wysiadł z samochodu to powiedział do tych ludzi , że go oślepiłi. Stwierdził, że doszło do wypadku ponieważ oślepiły go światła samochodu stojącego na poboczu, pieszy szedł niewłaściwą stroną i był ubrany na czarno. Widział różnicę w zmianie światel , kiedy ta osoba poszła je zmienić to strumień światła zaczął świecić w ziemię. Jechał na światłach długich i ich nie zmieniał w trakcie drogi. Ś. były słabe , nikt nie mrugał w trakcie jazdy. Nie zmieniał światel z długich na krótkie nawet jak mijał się z samochodem F. (...). Nie wie na jakich światłach stał tamten samochód (wyjaśnienia k. 140 – 141, 155). Potwierdził złożone wcześniej wyjaśnienia. Podał, że rozmawiał z trzema osobami z F. , powiedział im, że go oślepiłi , wtedy jedna osoba podbiegła do samochodu i zmieniła światła. Według niego F. stał na światłach długich. Kiedy zbliżał się do F., nie widział w jego pobliżu żadnych osób (k. 333).

Odnosząc się do opinii sporządzonej przez biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych oskarżony wyjaśnił, że jechał na światłach długich, bo były źle ustawione, zauważył to jak zrobiło się ciemno, światła krótko świeciły, powinny świecić dalej. W opinii przyjęto, że miał światła drogowe, ale one świeciły jak światła krótkie, co wynikało z nieprawidłowego ustawienia świateł. Nie mówił tego wcześniej, bo policjant stwierdził, że światła w jego samochodzie są prawidłowe. Jechał środkiem jezdni, przekraczając oś jezdni. W momencie wypadku jechał tak, że oś jezdni miał po środku samochodu. F. go oślepił. (...) uwagę na F. (wyjaśnienia k. 485).

Sąd zważył co następuje :

Wyjaśnienia oskarżonego, w których nie przyznaje się on do popełnienia zarzucanego mu czynu wynikającego z nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, nie zasługują na wiarę. Wyjaśnienia te są wynikiem subiektywnej oceny okoliczności zdarzenia przez oskarżonego jak też przyjętej przez niego linii obrony zmierzającej do uwolnienia go od odpowiedzialności karnej za zarzucany mu czyn. Oskarżony wyłącznej przyczyny wypadku upatruje w nieprawidłowym zachowaniu pokrzywdzonego na drodze, którego nie zauważył –nie mógł zauważyć- na skutek oślnienia go światłami stojącego na poboczu F. (...).

Twierdzenie oskarżonego co do braku winy nie zasługuje na uwzględnienie, albowiem zgromadzony w sprawie materiał dowodowy w tym zasługujące na wiarę zeznania świadków R. P., W. i M. O. oraz opinia biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych, którą Sąd podzielił wskazują na nieprawidłowe zachowanie oskarżonego na drodze skutkujące przypisaniem mu odpowiedzialności karnej w zakresie zarzucanego mu czynu.

Sąd uznał za wiarygodne w znacznej części wyjaśnienia oskarżonego dotyczące okoliczności zdarzenia, w tym warunków drogowych w czasie wypadku, prędkości z jaką jechał kierowany przez niego samochód V. (...), włączonych w tym pojeździe świateł drogowych, faktu niezauważenia pieszego na jezdni, momentu podjęcia przez oskarżonego hamowania, a także zachowania po potrąceniu pieszego, albowiem te wyjaśnienia znajdują potwierdzenie w innych zgromadzonych w sprawie dowodach uznanych przez Sąd za wiarygodne, dotyczą przy tym bezspornych okoliczności zdarzenia.

Sąd uznał za wiarygodne także wyjaśnienia oskarżonego składane w toku postępowania przygotowawczego i na rozprawach w dniach 17 kwietnia 2012 r. i 4 czerwca 2013 r., co do sposobu jazdy kierowanym przez niego samochodem bliżej osi jezdni a tym samym co do miejsca potrącenia pieszego na jezdni, rozstrzygając nie dające się usunąć wątpliwości w tym zakresie na korzyść oskarżonego. Sąd uznał, iż nie zasługują na wiarę wyjaśnienia oskarżonego dotyczące tej okoliczności złożone na ostatniej rozprawie w dniu 25 czerwca 2015 r., w których stwierdził, iż w momencie uderzenia pokrzywdzonego oś jezdni znajdowała się pośrodku pomiędzy kołami kierowanego przez niego pojazdu, albowiem zmiana ta w stosunku do poprzednich konsekwentnych wyjaśnień nie została logicznie wyjaśniona i ewidentnie zmierza do przedstawienia przebiegu wypadku na korzyść oskarżonego w odniesieniu do wniosków przedstawionych przez biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych. Z tych samych względów Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego złożonym na ostatniej rozprawie w dniu 25 czerwca 2015 r. w których stwierdził, iż światła drogowe kierowanego przez niego pojazdu słabo świeciły, albowiem we wcześniejszych wyjaśnieniach oskarżony nie podnosił w sposób zdecydowany tej okoliczności, ponadto z oględzin pojazdu dokonanych po zdarzeniu wynika, iż pojazd ten w czasie wypadku był sprawny technicznie.

Sąd nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego co do rodzaju świateł włączonych w stojącym na poboczu samochodzie F. (...) tuż przed zdarzeniem jak też co do podawanej przez oskarżonego okoliczności zmiany świateł w tym pojeździe bezpośrednio po zdarzeniu. Wyjaśnienia oskarżonego co do tych okoliczności ewoluują w toku postępowania na korzyść oskarżonego, są niespójne w świetle zasad doświadczenia życiowego a przede wszystkim sprzeczne z zeznaniami świadków zdarzenia R. P., M. i W. O., które w ocenie Sądu zasługują na wiarę.

Zeznania wskazanych świadków co do okoliczności zdarzenia są w przeważającej części zgodne. Z zeznań tych wynika, iż na skutek awarii silnika R. P. zjechał F. (...) na pobocze i tam zatrzymał samochód przodem w kierunku P., zostawiając włączone światła postojowe. Kierowca i pasażer M. O. wyszli na zewnątrz, stojąc z tyłu samochodu

próbowali usunąć awarię. W tym czasie obok nich przeszedł prawą stroną jezdni, bliżej jej krawędzi, ubrany na ciemno pieszy, który rozmawiał przez telefon komórkowy w trybie głośnomówiącym, a zaraz za nim nadjechał od strony P. samochód kierowany przez oskarżonego, który potracił pieszego, a po uderzeniu zaczął gwałtownie hamować. W. O. wyszła wówczas z samochodu, stała z mężem i bratem, gdy oskarżony podszedł do nich i prosił o wezwanie pogotowia, po tym wróciła do samochodu.

Świadkowie W. O. i R. P. byli zgodni i konsekwentni co do tego, iż samochód F. (...) stojąc na poboczu miał przez cały czas włączone światła postojowe, światła te nie były zmieniane. Natomiast świadek M. O., który w postępowaniu przygotowawczym podobnie jak wskazani świadkowie podał, że F. (...) miał włączone światła postojowe, na rozprawie w dniu 17 kwietnia 2012 r. przedstawił, iż samochód stał na światłach postojowych, ale od czasu do czasu włączali światła awaryjne. Podobnie w kolejnych zeznaniach na rozprawie w dniu 17 kwietnia 2013 r. M. O. początkowo podał, że F. (...) stał na światłach postojowych, zaś po odczytaniu poprzednich zeznań stwierdził, że od czasu do czasu włączali światła awaryjne, żeby dać znać, że stoją. Podał, że po zdarzeniu światła w samochodzie F. (...) nie były zmieniane.

Z kolei świadek R. P., kierowca F. (...), odnośnie światel w tym pojeździe stwierdził, że jest pewien, że były włączone światła pozycyjne a także jest pewien, że nikt tych światel nie zmieniał, nie włączali światel awaryjnych, bo to miał być krótki postój. Wykluczył, aby jego samochód stał na światłach drogowych czy mijania, stwierdzając, że to była droga główna, mógł nadjechać inny pojazd.

W ocenie Sądu rozbieżność pomiędzy zeznaniami świadków W. O. i R. P. a M. O. co do zmiany światel z postojowych na awaryjne w samochodzie F. (...) przed zdarzeniem należy rozstrzygnąć dając wiarę W. O. i R. P., jako że świadkowie w tym zakresie zeznawali zgodnie i konsekwentnie, ponadto R. P. jako kierowca F. (...) znał jego obsługę, zwłaszcza, że w zakresie włączania światel były dokonywane przeróbki. M. O. okoliczność tę podawał niekonsekwentnie, nie wskazując, kto miał dokonywać zmiany światel z postojowych na awaryjne i ile razy ta zmiana była dokonywana. W ocenie Sądu nie można wykluczyć, iż zmiana światel w samochodzie F. (...) z postojowych na awaryjne miała miejsce później, po przyjeździe policji, na co wskazują zeznania świadka P. Ś..

Wskazana rozbieżność nie ma istotnego znaczenia dla oceny całości zeznań tak M. O. jak i pozostałych świadków zdarzenia W. O. i R. P.. Nawet, gdyby przyjąć za M. O., że faktycznie w trakcie postoju F. (...) dokonywano zmiany światel z postojowych na awaryjne, to nic nie wskazuje na to, aby zmiana ta miała być dokonywana w czasie nadjechania oskarżonego. Z zeznań bezpośrednich świadków zdarzenia wynika, iż w czasie potrącenia pokrzywdzonego W. O. znajdowała się wewnątrz, zaś M. O. i R. P. na zewnątrz F. (...), stojąc z tyłu za tym pojazdem przy masce silnika i pozycji tych nie zmieniali w czasie, gdy koło samochodu przechodził pieszy R. A..

Wobec powyższego Sąd dał wiarę zeznaniom świadków W. O., R. P. oraz w zakresie zgodnym z ich zeznaniami M. O., co do okoliczności, iż samochód F. (...) stał na poboczu na światłach postojowych, światła te nie były zmieniane przed zdarzeniem, ani po, do czasu przyjazdu policji, albowiem zeznania te są spójne, logiczne, wzajemnie się uzupełniają, świadkowie są pewni podawanych okoliczności. Z tych samych względów Sąd dał wiarę pozostałym zeznaniom tych świadków dotyczącym okoliczności zdarzenia, zeznanie te są spójne, konsekwentne, wzajemnie się uzupełniają, treść zeznań wskazuje, iż każdy ze świadków przedstawia zdarzenie tak jak je zaobserwował i zapamiętał, brak jest okoliczności wskazujących, iż podają okoliczności nieprawdziwe bezpodstawnie obciążając oskarżonego.

Zeznania przesłuchanych w sprawie funkcjonariuszy policji wykonujących czynności w związku z zaistniałym wypadkiem nie pozwalają na rozstrzygnięcie rozbieżności w relacjach oskarżonego i zeznaniach bezpośrednich świadków zdarzenia w tym co do rodzaju światel włączonych w samochodzie F. (...). Funkcjonariusze policji T. D. i P. Ś. przybyli na miejsce zdarzenia, gdy pieszy był już w karetce pogotowia, przebieg zdarzenia znają z relacji świadków. Z relacji P. Ś. wynika, iż w jego obecności światła w samochodzie F. (...) były włączone, na przemian były przełączane w związku z próbą uruchomienia pojazdu, co do światel w czasie zdarzenia nie może nic powiedzieć. S. P., technik kryminalny, wykonywał czynności na miejscu zdarzenia, sporządzał zdjęcia, pomiary, szkic odręczny. Świadek ten nie pamiętał czy F. (...) miał włączone światła. Z dokumentacji wynika, że podczas robienia zdjęć samochód F. (...) stał bez światel. Podał, że oskarżony mówił, że został oślepiiony światłami F..

Sąd dał wiarę zeznaniom funkcjonariuszy policji, zeznania ich są spójne, logiczne, wzajemnie się uzupełniają, znajdują potwierdzenie w sporządzonej w związku ze zdarzeniem dokumentacji. Zeznania te potwierdzają relacje bezpośrednich świadków zdarzenia co do jego przebiegu. W ocenie Sądu zeznania P. Ś. co do rodzaju i zmiany świateł w samochodzie F. (...) w jego obecności nie podważają relacji R. P. i M. O.. W obecności policjantów mogły być podejmowane próby uruchomienia samochodu F. (...), które się nie powiodły, a pojazd został ostatecznie odholowany.

W konsekwencji zeznań świadków W. O., R. P. oraz M. O. należy wykluczyć wersję podawaną przez oskarżonego, iż samochód F. (...) stał na poboczu na światłach długich ewentualnie krótkich, które oślepiłyby oskarżonego uniemożliwiając dostrzeżenie na jezdni przed pojazdem pieszego R. A.. Zauważyć przy tym należy, iż oskarżony podawał zmiennie w toku postępowania, co do rodzaju świateł włączonych w samochodzie F. (...), w postępowaniu przygotowawczym twierdził, że mogły to być światła długie lub krótkie, zaś już na kolejnych rozprawach wyjaśniał, że były to światła długie (światła mijania nie powodowałyby olśnienia oskarżonego). Dopiero na rozprawie oskarżony podał, iż światła w samochodzie F. (...) zostały zmienione po tym jak po potrąceniu pieszego powiedział, że został oślepiiony tymi światłami. Kierunek tych zmian w wyjaśnieniach oskarżonego w toku postępowania wskazuje na tendencje do przedstawiania coraz korzystniejszych okoliczności zdarzenia pozwalających na uniknięcie odpowiedzialności karnej bez logicznego wyjaśnienia przyczyn zmiany wyjaśnień i podania odmiennie okoliczności zdarzenia. Tendencja ta utrzymała się do końca postępowania sądowego (wyjaśnienia oskarżonego k. 485).

Analizując zachowanie oskarżonego zbliżającego się do stojącego na poboczu F. (...) stwierdzić należy, iż w sytuacji gdyby F. (...) miał włączone światła drogowe oskarżony powinien zmienić światła kierowanego pojazdu z długich na krótkie, czego nie zrobił, jadąc cały czas na światłach drogowych. Dodać należy, iż z wyjaśnień oskarżonego i zeznań świadków wynika, iż oskarżony po zdarzeniu mówił świadkom R. P. i M. O. jak też policjantom, że został oślepiiony światłami stojącego na poboczu F., jednak wówczas nie podnosił kwestii rodzaju świateł. Gdyby F. (...) stał na światłach długich a więc niezgodnie z przepisami, wówczas oskarżony powinien zgłosić tę okoliczność policjantom jako istotną dla zaistnienia wypadku drogowego. Z zeznań R. P. i M. O. wynika jedynie, że oskarżony mówił, że został oślepiiony światłami F., na co odpowiedzieli, że światła postojowe nie mogły go oślepić.

W ocenie Sądu wskazane okoliczności dodatkowo podważają wiarygodność wyjaśnień oskarżonego co do rodzaju świateł włączonych w samochodzie F. (...) potwierdzając prawdziwość zeznań osób podróżujących F. co do włączonych w tym pojeździe przed wypadkiem świateł postojowych.

Sąd dał wiarę zeznaniom A. A., matki pokrzywdzonego, jako spójnym i konsekwentnym, znajdującym potwierdzenie w dokumentacji medycznej pokrzywdzonego. Nie była ona bezpośrednim świadkiem zdarzenia. Z jej zeznań wynika, iż syn w czasie zdarzenia był ubrany w ciemną kurtkę długości $\frac{3}{4}$ koloru czarnego lub granatowego i ciemno niebieskie dżinsy. Okoliczność ta znajduje potwierdzenie w relacjach bezpośrednich świadków zdarzenia.

W niniejszej sprawie dla określenia odpowiedzialności oskarżonego koniecznym jest ustalenie okoliczności związanych z zaistniałym wypadkiem w tym w szczególności przebiegu i przyczyn wypadku, prędkości i toru ruchu kierowanego przez niego pojazdu a przede wszystkim możliwości zaobserwowania pokrzywdzonego na jezdni w istniejących w dniu zdarzenia warunkach drogowych i podjęcia skutecznych manewrów obronnych przez oskarżonego. Stwierdzenie tych okoliczności wymaga wiadomości specjalnych, co uzasadniało powołanie kolejnych biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Biegły E. R. w opinii pisemnej z dnia 28 czerwca 2013 r. (k. 350) przedstawił, iż oskarżony - kierujący samochodem V. (...) - miał możliwość uniknięcia wypadku przy bardziej wnikliwej obserwacji drogi poruszając się z włączonymi światłami drogowymi dojeżdżając do pojazdu znajdującego się na lewej stronie drogi z włączonymi światłami postojowymi nie powodującymi olśnienia miał możliwość wcześniejszego dostrzeżenia pieszego na swoim torze ruchu i wykonania manewru obronnego - ominięcia pieszego lub zatrzymania pojazdu. W przypadku włączonych w samochodzie F. (...) świateł drogowych powodujących olśnienie kierującego taka możliwość nie istniała. Biegły na podstawie śladów materialnych (pomiarów i szkicu miejsca zdarzenia) dokonał analizy czasowo- przestrzennej przemieszczania się samochodu V. (...) i pieszego. Z obliczeń wynika, iż prędkość samochodu oskarżonego w chwili

zderzenia z pieszym wynosiła około 50 – 55 km/h. Jest to prędkość, która koresponduje z rozmiarem obrażeń pieszego i rozmiarem uszkodzeń pojazdu V. (...) oraz dowodami osobowymi. Z dalszych obliczeń dokonanych przez biegłego w opinii wynika, iż kierujący pojazdem miał możliwość zauważenia przeszkody w światłach drogowych w chwili, gdy był do przeszkody (nawet bez elementów odblaskowych) w odległości nie mniejszej niż 68, 7 metra. Według biegłego jest to odległość szacunkowa określająca możliwość postrzegania przeszkód w światłach drogowych przy oświetleniu przeszkody z natężeniem około 10 L.. Biegły wskazał przy tym, iż światła drogowe posiadają zwykle dużą jasność i zasięg co umożliwia rozpoznawanie przebiegu drogi i jej infrastruktury z dużej odległości nawet większej niż normatywna odległość 100 m. Biegły wyjaśnił, iż od strony fizycznej możliwości dostrzeżenia przeszkody zależą od czterech głównych czynników: rodzaju reflektorów, rodzaju i koloru przeszkody oraz tła, warunków atmosferycznych oraz osobniczych właściwości „aparatu widzenia”. W zaistniałym wypadku pieszy ubrany był w odzież koloru ciemnego bez żadnych elementów odblaskowych, kontrast był bardzo ograniczony. Z obliczenia drogi zatrzymania pojazdu poruszającego się z prędkością 55 km/h wynika, iż pojazd mógł być zatrzymany na odcinku drogi nie dłuższym niż 30 metrów. Była to odległość znacznie mniejsza niż odległość, przy której można było zidentyfikować przeszkodę – pieszego tj. 68,7 m. Przy takiej prędkości (50 – 55 km/h) i odległości od pieszego w chwili jego możliwej identyfikacji istniała możliwość wykonania skutecznego manewru obronnego przez kierującego samochodem V. (...) nie tylko ominięcia pieszego, ale także zatrzymania pojazdu przed pieszym. Stojący po lewej stronie drogi samochód F. (...) z włączonymi światłami postojowymi przy włączonych światłach drogowych samochodu V. (...) nie mógł powodować ograniczeń widoczności i możliwości postrzegania przeszkód przez kierującego ani powodować olśnienia kierującego. Biegły wskazał przy tym, iż nie można wykluczyć, że samochód F. (...) z włączonymi światłami postojowymi spowodował skupienie uwagi kierującego V. (...) na tym obiekcie i chwilowe zaniechanie obserwacji drogi i jej prawego pasa ruchu, co mogło być przyczyną niezauważenia pieszego znajdującego się w niewielkiej odległości na torze ruchu pojazdu. (opinia k. 350).

Na rozprawie biegły E. R. podtrzymał opinie pisemną. W opinii ustnej stwierdził, iż bezpośrednią przyczyną wypadku było rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez pieszego. W opinii biegłego w sytuacji, gdy kierujący (...) poruszał się z włączonymi światłami drogowymi, przy włączonych światłach postojowych mijanego F. (...), nie mogło dojść do olśnienia kierowcy, które skutkowałąby chwilową utratą widoczności przed tym pojazdem. Biegły wyjaśnił, iż obliczając odległość na jaką można byłoby zauważyć pieszego posłużył się wzorem na światła mijania, odległość 68 m była to odległość szacunkowa z jakiej kierujący w światłach drogowych powinien zauważyć pieszego. Biegły stwierdził, że z tej odległości - 68 m - można byłoby zauważyć pieszego, gdyby był ubrany w jaskrawym kolorze. W niniejszej sprawie był niewielki kontrast pomiędzy ubraniem pokrzywdzonego a otoczeniem. Przy czarnej odzieży, żeby zauważyć pieszego to natężenie oświetlenia przeszkody przez światła pojazdu powinno wynosić 20 L.. Biegły stwierdził, iż oskarżony po wyjechaniu z zakrętu mógł zauważyć pieszego w światłach drogowych obserwując prawą stronę drogi. Pieszy, w momencie kiedy mógł być zauważony przez kierującego, był przez F. (...), gdy był w odległości 68 metrów przez samochodem V. (...) mógł być objęty światłami, które umożliwiały identyfikację. Biegły wyjaśnił, iż odległość 68 m, z jakiej oskarżony – kierujący samochodem V. (...) - mógł zauważyć pieszego - były przy założeniu, że nie było innych czynników, które nie rozpraszały uwagę kierującego. Rozproszenie uwagi było czynnikiem niezależnym od oskarżonego, zostało spowodowane stojącym na poboczu pojazdem z włączonymi jakimikolwiek światłami. Doszło do chwilowej dekoncentracji i uzasadnionego odwrócenia uwagi na stojący pojazd. Biegły stwierdził, że kierujący mógłby zatrzymać pojazd, gdyby nie było innych przeszkód obserwacyjnych, gdyby był tylko kierujący i pieszy, tutaj przeszkodą był F. (...), stojący na światłach. Kierujący jechał z prawidłową prędkością przy tych warunkach drogowych. W opinii biegłego E. R., jeśli F. (...) stał na światłach postojowych lub mijania to mógł uniknąć potrącenia pieszego, jeśli na drogowych to nie miał możliwości, gdyż mogłoby dojść do olśnienia kierowcy V., chwilowej utraty widoczności. Oskarżony nie miał by możliwości zauważenia pieszego, a gdyby zauważył to w znacznie mniejszej odległości, która wykluczałaby podjęcie manewru obronnego.

Biegły E. R. wyjaśnił, iż przyjął wzór na światła mijania w celu oszacowania odległości z jakiej kierowca mógł zauważyć przeszkodę. W odległości 68 m w światłach drogowych natężenie światła jest tak duże, że kierowca powinien zauważyć przeszkodę, nawet jak nie ma kontrastu. Światła postojowe F. przy włączonych światłach drogowych V. nie obniżają możliwości widzenia. Mogły spowodować odwrócenie uwagi na przeszkodę. Według biegłego nie dokonuje się badań

widoczności kontrastu w światłach drogowych. W warunkach ciemnych, gdy nie ma kontrastu między przeszkodą w światłach drogowych można zidentyfikować przeszkodę z większej odległości niż w światłach mijania. W światłach drogowych i mijania im bliżej przeszkoda tym większa możliwość widzenia. Światła drogowe znacznie poprawiają widoczność. Ta odległość 68 metrów jest odległością z, z której można był zauważyć i zidentyfikować przeszkodę. Odczytanie przeszkody o nieistniejącym kontraście można zidentyfikować ze zdecydowanie większej odległości w światłach drogowych niż w światłach mijania. Światła drogowe nie tylko świecą dalej, ale też świecą z większym natężeniem.

W kolejnej opinii dopuszczonej w toku postępowania sądowego biegły z zakresu wypadków drogowych i ruchu drogowego z Biura Rekonstrukcji Wypadków (...) H. T. (opinia pisemna k. 179-203) stwierdził, iż do zaistnienia wypadku drogowego przyczynił się swoim zachowaniem jedynie pieszy, który w warunkach ograniczonej widoczności porą doby (wieczorowo- nocna) poruszał się poza obszarem zabudowanym prawą stroną jezdni i nie zszedł na pobocze, aby ustąpić pierwszeństwa nadjeżdżającemu pojazdowi. W opinii tego biegłego z uwagi na prawa optyki brak podstaw do ustalenia przyczynienia się kierującego samochodem V. (...) do zaistniałego wypadku drogowego. Kierujący samochodem V. (...) nie widział z przyczyn obiektywnych pieszego przed potrąceniem, wobec czego nie mógł podjąć jakichkolwiek manewrów obronnych a jego zachowania nie można rozpatrywać w kategoriach możliwości uniknięcia wypadku.

Biegły przedstawił rekonstrukcję wypadku modelem kinematycznym z uwzględnieniem ujawnionych śladów oraz odległości w jakiej znajdował się przód samochodu V. (...) w poszczególnych fazach sekwencji ruchu w stosunku do miejsca postoju samochodu F. (...). Biegły przyjął, iż samochód V. (...) poruszał się z prędkością podróżną w granicach 70 km/h, w momencie potrącenia pieszego jego prędkość była zawarta w granicach 53 km/h (co wynika z przedstawionych w opinii obliczeń). Pieszy poruszał się jezdnią, jej prawą stroną w odległości około 05 - 07 m od prawej jej krawędzi, szedł w tym samym kierunku, w którym jechał samochód V. (...). Z przeprowadzonej przez biegłego rekonstrukcji przebiegu zdarzenia wynika, że oskarżony zbliżając się do samochodu F. (...) początkowo łagodnie przyhamował i wówczas był on oddalony od przodu stojącego po lewej stronie jezdni F. (...) o 25 m. Przyhamowanie według biegłego nastąpiło na skutek zagrożenia jakie mogło nastąpić ze strony pasażerów lub kierującego, był to obszar niezabudowany, a widoczność ograniczona. Według biegłego kierujący samochodem V. (...) oskarżony na pewno miał skoncentrowaną uwagę na tym pojeździe i tym co się w jego najbliższym otoczeniu dzieje, co zdaniem biegłego jest naturalną reakcją kierowcy, który mógł się spodziewać zagrożenia z tej strony. W momencie, kiedy kierujący zareagował manewrem panicznego hamowania jego przód pojazdu znajdował się w odległości nie większej jak 6 m za tyłem stojącego po lewej stronie jezdni samochodu F. (...). Czas jaki upłynął od momentu przyhamowania do panicznej reakcji oskarżonego wyniósł 1,88 s, a pieszy według obliczeń biegłego w tym czasie pokonał odcinek drogi (...) m. Od momentu łagodnego przyhamowania do panicznej reakcji kierowcy tj. chwili potrącenia pieszego samochód był oddalony o 31,5 m od przodu V. (...) ,a od tyłu F. (...) o 3,7 m. W czasie reakcji samochód pokonał 22,86 m.

W przypadku, gdyby samochód F. (...) stał na światłach pozycyjnych to należy uwzględnić fakt, iż kierujący samochodem V. z jaśniejszego pola obserwacji jakim była jego plama świetlna i obserwacji dalszego tła jezdni skupiał uwagę na obiekcie o mniejszej jasności jakim był oświetlony światłami pozycyjnymi samochód F. (...). Źrenica oka dostosowywała się do rozpoznania części jezdni i pobocza o mniejszym natężeniu światła. W tych warunkach obiekt w ogóle nie emitujący światła, nie odbijający je w smudze światła drogowych zbliżony swoją luminacją do tła mógł być w ogóle nie zauważalny.

W przypadku, gdyby F. (...) stał na światłach drogowych lub mijania niewątpliwie doszłoby do olśnienia kierującego samochodem V. (...). W przypadku olśnienia czułość oka jest osłabiona i aby się usystematyzowała potrzebuje czasu – w ruchu drogowym czas ten wynosi od 1 do 15 s w zależności od siły światła pojazdu olśniewającego jak też od wieku kierowcy (najczęściej jest to od 1 do 5 s). Zjawisko olśnienia ma negatywny wpływ na wzrok kierowcy ponieważ powoduje obniżenie sprawności widzenia nawet do 92 %. Możliwości percepcyjne, mierzone wrażliwością na różnice luminacji spadają w porze nocnej do 1/10.

Powołując się na prawa optyki biegły stwierdził, iż pieszy był niewidoczny dla kierującego samochodem V. (...), ponieważ ubrany był w ciemną kurtkę oraz ciemnoniebieskie spodnie. Ciemna odzież absorbuje około 90-95% padającego na nią światła przy czym jezdnia absorbuje 2-20%. Biegły posłużył się współczynnikiem odbicia q dla wybranych kolorów odzieży i wskazał, że współczynnik q dla ciemnej odzieży zawarty jest w granicach 0,05 - 0,5 (kolor czarny i kolor niebieski). Natomiast współczynnik odbicia q dla nawierzchni ciemnej wynosi 0,1 - 0,15 dla nawierzchni średniej 0,15-0,25 a dla nawierzchni jasnej 0,25-0,4. Z porównania współczynników odbicia jezdni i na jej tle odzieży pokrzywdzonego biegły wyprowadził wniosek, że mogło nie być w ogóle kontrastu. Uwzględniając, iż pieszy miał na głowie założony kaptur nie było żadnego jaśniejszego punktu pieszego patrząc na jego tył. Współczynnik odbicia odzieży pokrywa się ze współczynnikiem rodzaju nawierzchni, w tym wypadku ciemnej. Biegły posługując się tabelami wyników zauważenia przeszkody przy różnych luminacjach tła i przeszkody dla światła D. (...) z reflektorami (...) (zdaniem opiniującego V. (...) rok produkcji 1999 r. mógł posiadać gorszy stan świateł) ustalił, iż kontrast był mniejszy niż 3, zatem pieszy nie mógł być widoczny. Aby przeszkoda mogła być widoczna kontrast musi zawierać się między cyfra 3 a 10.

Biegły wskazał, iż zaistniała sytuacja drogowa sprawiła, iż kierujący samochodem V. (...) skupił swój wzrok na stojącym na poboczu samochodzie marki F. w rezultacie czego jego światła go olśniły (lub z jaśniejszego obiektu jakim była oświetlona jezdnia przeniósł wzrok na słabiej oświetlony) po czym z powrotem jego oczy musiały się dostosować do panujących warunków na drodze. Ta sytuacja miała bezpośredni wpływ na obniżenie czasu reakcji kierowcy. W warunkach nocnych czas reakcji kierowcy wynosi 0,4 - 1,8 s. Zatem jeśli oko człowieka potrzebuje na przystosowania się, przed uprzednim olśnieniem, z powrotem do panujących warunków od 1 do 15 s a w najkrótszym czasie od 1 do 5 s to automatycznie pokrywa się to z czasem reakcji kierowcy a nawet jest od niego znacznie dłuższy.

W konsekwencji tych wyliczeń biegły H. T. stwierdził, że oskarżony kierujący samochodem V. (...) w zaistniałej sytuacji drogowej z przyczyn obiektywnych nie widział nieoświetlonej przeszkody jakim był pieszy ubrany w kolorze, który nie kontrastował z otoczeniem z łącznym zasłonięciem głowy. W związku z tym oskarżony nie mógł podjąć żadnych manewrów zmierzających do uniknięcia potrącenia pieszego.

W opinii ustnej złożonej na rozprawie (k. 235, 353- 355) biegły H. T. podtrzymał opinię pisemną a także stwierdził, iż jego zdaniem kierujący nie miał możliwości, żeby zauważyć pieszego, zanim pieszy doszedł do F. (...), ponieważ nie było kontrastu pieszego z otoczeniem. Pieszy był niewidoczny. W opinii biegłego nawet gdyby nie było F. (...) stojącego na poboczu, oskarżony też nie zauważyłby pieszego. Światła F. dodatkowo obniżyły próg wrażliwości spostrzegania. Biegły stwierdził, że nie wie z jakiej odległości kierowca mógł zauważyć pieszego, mógł zauważyć, ale też mógł nie zauważyć. Nie potrafi określić, czy można było zauważyć przeszkodę, która nie stanowiła kontrastu z tłem, trzeba zbadać ubranie i podłoże na jakim widać ubranie. Odnosząc się do opinii biegłego E. R. stwierdził, że biegły podstawił światła drogowe do wzoru na światła mijania, a te obliczenia nie są właściwe dla świateł drogowych.

Biegły H. T. wskazał, żeby zauważyć w warunkach nocnych przeszkodę muszą być spełnione odpowiednie warunki: kąt patrzenia i kontrast, luminacja (zdolność odbijania światła) tła i przeszkody. Stwierdził, iż zauważamy w zależności od kontrastu, kąta patrzenia, od odległości od przeszkody i źródła światła.

Obaj biegli z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych E. R. i H. T. dysponując tym samym materiałem dowodowym wydali sprzeczne opinie co do zasadniczych kwestii dla określenia odpowiedzialności oskarżonego co do zarzucanego mu czynu w tym opiniując odmiennie w zakresie przyczynienia się oskarżonego do zaistnienia przedmiotowego wypadku, co do możliwości uniknięcia przez oskarżonego wypadku i wykonania skutecznego manewru obronnego, możliwości odpowiednio wcześniejszego zauważenia pieszego na jezdni, a także wpływu stojącego na poboczu F. (...) na zachowanie oskarżonego. Sprzeczności tych nie udało się usunąć podczas przesłuchania biegłych na rozprawie zaś w świetle zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego żadnej ze sprzecznych opinii nie można uznać za przekonującą i odpowiadającą wymogom procesowym.

Oceniając opinie biegłego E. R. Sąd stwierdził, iż pomiędzy opinią pisemną a opinią ustną przedstawioną przez biegłego na rozprawie zachodzi rozbieżność w zakresie oceny przez biegłego możliwości zauważania pokrzywdzonego

i podjęcia skutecznych manewrów obronnych przez oskarżonego. O ile w opinii pisemnej biegły stał na stanowisku, iż oskarżony w zaistniałej sytuacji drogowej przy włączonych w stojącym na poboczu samochodzie marki F. (...) mógł zauważyć pieszego ubranego w ciemną, niekontrastującą z otoczeniem odzież i podjąć skuteczne manewry obronne, o tyle opinia ustana przedstawiona przez tego biegłego na rozprawie nie jest już tak kategoryczna. Biegły na rozprawie stwierdził bowiem, iż możliwość zauważania pieszego z odległości 68 metrów w światłach drogowych istniałaby w sytuacji, gdyby był on ubrany w jaskrawą odzież (kontrastującą z otoczeniem) a w przypadku odzieży ciemnej, żeby zauważyć pieszego to natężenie oświetlenia przeszkody przez światła pojazdu powinno wynosić 20 L.. Wcześniej natomiast biegły wskazywał, iż odległość 68 m jest to odległość szacunkowa określająca możliwość postrzegania przeszkód w światłach drogowych przy oświetleniu przeszkody z natężeniem około 10 L.. Ponadto w opinii ustnej biegły E. R. stwierdził, że kierujący mógłby zatrzymać pojazd, gdyby nie było innych przeszkód obserwacyjnych, gdyby był tylko kierujący i pieszy, natomiast w niniejszej sprawie przeszkodą był F. (...), stojący na światłach, który spowodował uzasadnione odwrócenie uwagi pieszego.

Wobec takich rozbieżności zastrzeżeń w opinii biegłego E. R. nie można ustalić ostatecznego poglądu tego biegłego co do możliwości zauważenia przez oskarżonego - w konkretnych okolicznościach wynikających ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego - ubranego w ciemną odzież pieszego i podjęcia skutecznych manewrów obronnych. W konsekwencji Sąd uznał opinię biegłego za niejasną, co dyskwalifikuje ją jako podstawą rozstrzygnięcia zwłaszcza w zakresie wskazanych braków.

Również opinii biegłego H. T. nie można uznać za przekonującej i odpowiadającą wymogom procesowym. W ocenie Sądu opinia ta jest niepełna i niejasna - biegły w opinii ustnej złożonej na rozprawie stwierdził, iż zauważamy w zależności od kontrastu, kąta patrzenia, od odległości od przeszkody i źródła światła. Natomiast przedstawione w opinii stanowisko, co do niemożliwości zobaczenia przeszkody- pieszego przez oskarżonego biegły oparł przede wszystkim na obliczeniach dotyczących kontrastu - a w zasadzie barku kontrastu pomiędzy odzieżą pieszego a tłem (ciemna jezdnia). Natomiast biegły nie odniósł się do pozostałych czynników, które jak sam twierdził, mają wpływ na zauważenie przeszkody, w szczególności biegły stwierdził, iż nie potrafi wskazać odległości, z jakiej oskarżony mógłby zauważyć przeszkodę - pieszego w okolicznościach niniejszej sprawy. Biegły nie odniósł się też do źródła i natężenia światła oświetlającego przeszkodę. Ponadto wątpliwości w świetle zasad doświadczenia życiowego budzi jednakowe potraktowanie przez biegłego H. T. sytuacji, w których w stojącym na poboczu samochodzie F. (...) były włączone światła drogowe powodujące olśnienie kierowcy i sytuacji w której samochód ten miałby włączone światła postojowe, uznając, iż w obu tych przypadkach sytuacja ta miała bezpośredni wpływ na obniżenie czasu reakcji kierowcy w sposób uniemożliwiający podjęcie skutecznych manewrów obronnych. Wskazać również należy, iż biegły na rozprawie w sposób mniej kategoryczny niż w opinii pisemnej odnosił się do możliwości zauważenia pieszego przez oskarżonego, stwierdzając, iż nie potrafi określić, czy można było zauważyć przeszkodę, która nie stanowiła kontrastu z tłem, trzeba zbadać ubranie i podłoże na jakim widać ubranie. Analizując opinię biegłego H. T. nie można oprzeć się wrażeniu, iż biegły w opinii tej stara się przede wszystkim wykazać, iż oskarżony w konkretnej sytuacji drogowej mógł nie zauważyć pieszego, uznając przy tym za usprawiedliwione i naturalne skupienie uwagi na stojącym na poboczu F. (...) bez obserwacji prawej części jezdni.

Wobec powyższego z uwagi na wskazane braki w opiniach biegłego E. R. i biegłego H. T. oraz zachodzące pomiędzy opiniami sprzeczności uniemożliwiające zajęcie stanowiska w kwestiach będących przedmiotem opinii i mających znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy Sąd w świetle art. 201 kpk zobligowany był do powołania kolejnych biegłych - biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Prof. D. J. S. w K. (...) w G..

Biegli z Instytutu Ekspertyz Sądowych w opinii pisemnej (k. 415- 445)po dokonaniu szczegółowej analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wskazali, iż z uwagi na rozbieżności płynące z osobowych źródeł dowodowych, których nie da się zweryfikować poprzez analizę śladów materialnych konieczne jest przedstawienie wersyjnej analizy wypadku. Dotyczy to przede wszystkim istotnych dla odpowiedzialności oskarżonego okoliczności w zakresie ustalenia, jakie światła były włączone w samochodzie F. (...) w chwili bezpośrednio poprzedzającej wypadek

jak też miejsca jakie zajmował na szerokości jezdni pieszy w momencie potrącenia, bezpośrednio przy krawędzi jezdni czy też w pewnym od niej oddaleniu.

Obliczona przez biegłych na podstawie pozostawionych na jezdni śladów hamowania jak też przy uwzględnieniu nieznacznego spadku prędkości samochodu w czasie zdarzenia prędkość samochodu oskarżonego w momencie potrącenia pieszego mogła nie przekraczać 50 km/h, wynosiła około 48 km/h. Biegli wskazali, iż nie można obliczeniowo określić prędkości jazdy oskarżonego przed wypadkiem. Analiza rodzaju i rozmieszczenia uszkodzeń na samochodzie V. (...) pozwala na stwierdzenie, że uderzenie w pokrzywdzonego nastąpiło prawą przednią narożnikową częścią pojazdu. Na podstawie obrażeń ciała nie można dokładnie opisać usytuowania pokrzywdzonego względem przodu pojazdu w chwili uderzenia.

Biegli wskazali, iż dla oceny okoliczności zdarzenia istotne jest ustalenie lokalizacji miejsca potrącenia zarówno na szerokości jezdni jak i wzdłuż niej. Odnośnie pierwszej okoliczności – lokalizacji miejsca potrącenia pokrzywdzonego na szerokości jezdni dowody osobowe są rozbieżne. Ze zeznań świadków wynika, że pokrzywdzony mijając ich samochód szedł blisko prawej krawędzi jezdni, ale żaden ze świadków nie podał jaka to była odległość. Oskarżony wyjaśnił, że jechał swoim pasem ruchu, ale bliżej środka jezdni. Przy uwzględnieniu szerokości jezdni wynoszącej 6,1 m oraz szerokości samochodu V. (...) wynoszącej w przybliżeniu 2 metry biegli określili dwie wersje lokalizacji pieszego:

- wersja I - gdyby pieszy szedł przy krawędzi jezdni (zajmując pas jezdni do 0,6 m), oskarżony, aby potrącić pieszego nie mógł jechać w pobliżu osi jezdni, jego odległość od osi musiałaby wynosić nie mniej niż 0,85 m,

- wersja II - jeśli idący pieszy byłby oddalony od krawędzi jezdni o ok. 0,6 m, czyli zajmowałby część jezdni o szerokości 1,2 m to mógł być potrącony prawą częścią V., tak jak to wynika z uszkodzeń pojazdu, przy torze jazdy podawanym przez oskarżonego (bliżej osi jezdni).

Odnośnie miejsca potrącenia pieszego wzdłuż jezdni biegli wskazali, iż ze zbieżnych źródeł osobowych jak i śladów materialnych na drodze wynika, że pieszy po minięciu F. (...) przeszedł jeszcze kilka metrów zanim został uderzony przez samochód. Nie wyklucza to możliwości jego oddalenia od krawędzi jezdni. Miejsce potrącenia musiało się znajdować kilka metrów przed pierwszymi odłamkami szkła i plastiku, pierwsze z nich leżały w odległości 11,3 m od tyłu F..

W ocenie biegłych udokumentowany sposób rozmieszczenia na drodze pierwszych jak i dalszych elementów samochodu (odłamków szkła i plastiku) oraz jego prawdopodobny powypadkowy tor ruchu wskazuje, iż bardziej prawdopodobne jest potrącenie pieszego wg wersji I, gdy znajdowałaby się on w pobliżu prawej krawędzi jezdni. Odpowiada to określeniom toru ruchu pieszego podawanego przez świadków z samochodu F. (...).

Biegli badając możliwość zauważenia pieszego przez oskarżonego rozważyli trzy sytuacje drogowe:

1 - gdy stojący na poboczu F. (...) miał włączone światła pozycyjne, co wynikało z relacji osób podróżujących tym samochodem,

2 - gdy w F. (...) były włączone światła mijania,

3 - gdy w F. (...) były włączone światła drogowe,

przyjmując w każdej z tych sytuacji - zgodnie z wyjaśnieniami oskarżonego - że w samochodzie V. (...) w czasie dojazdu do F. były włączone światła drogowe.

W celu określenia odległości z jakiej kierujący mógł i powinien dostrzec przeszkodę na jezdni – pieszego w warunkach jazdy nocnej na drodze bez oświetlenia zewnętrznego biegli przeprowadzili własny eksperyment rzeczoznawczy dla wszystkich trzech wersji wynikających ze źródeł osobowych w warunkach drogowych i atmosferycznych zbliżonych do panujących w czasie zdarzenia.

Podsumowując wyniki eksperymentu w zakresie ustalenia widoczności biegli stwierdzili, iż dostrzeżenie pieszego w światłach drogowych powinno nastąpić z odległości nie mniejszej niż :

- ok. 80 metrów gdyby samochód stojący na poboczu miał włączone światła pozycyjne
- 80-70 m – gdyby samochód stojący na poboczu miał włączone światła mijania ,
- 35-30 metrów gdyby samochód stojący na poboczu miał włączone światła drogowe

przy czym odległości te były mierzone licząc od linii zerowej (prostopadłej do osi jezdni pokrywającej się z przodem pojazdu zastępującego w eksperymencie F. (...)) zaś osoba pozoranta ustawionego tyłem do samochodu zastępującego w eksperymencie V. (...) znajdowała się 8 metrów za tyłem samochodu zastępującego F..

W ocenie opiniujących oskarżony nawet w najtrudniejszej dla niego sytuacji drogowej – gdyby w F. (...) były włączone światła drogowe- powinien przy prawidłowej obserwacji drogi dostrzec pieszego na jezdni z odległości nie mniejszej niż 35 – 40 metrów, natomiast w pozostałych przypadkach – gdy w F. (...) były włączone światła pozycyjne czy mijania odległość spostrzeżenia pieszego nie powinna być mniejsza niż 70-80 m.

Biegli analizując możliwości uniknięcia przez oskarżonego wypadku dokonali obliczeń przyjmując, iż w najtrudniejszej dla niego sytuacji widocznościowej musiałby on zatrzymać pojazd na odcinku drogi nie większym niż 35-40 m. Wobec tego w ówczesnych warunkach drogowych musiałby on jechać z prędkością nieprzekraczającą wartości 49 – 54 km/h . Do obliczeń przyjęto czas reakcji kierowcy odpowiedni do braku obowiązku zachowania szczególnej ostrożności w warunkach nocnych ok. 1,5 s. W przypadku przyjęcia, że obecność stojącego na poboczu pojazdu powinna wywołać u kierowcy wzmożenie ostrożności to czas reakcji powinien wynosić około 1 s. , co przekładałoby się na większe prędkości samochodu V. (...) , przy których pojazd ten mógł się zatrzymać przed pieszym. Czas reakcji 1 s należało by przyjąć , gdyby samochód V. jechał w odległości mniejszej niż 0,8 m od prawej krawędzi jezdni. Czas konieczny do zatrzymania pojazdu był nie krótszy niż 3,5 s a pieszy szedł w kierunku zgodnym z kierunkiem jazdy V. . Podstawiając wartości graniczne (najbardziej korzystne dla oskarżonego) biegli wskazali, iż prawdopodobieństwo uniknięcia wypadku było bardzo wysokie. W przypadku zauważania pieszego i podjęcia hamowania, pieszy słysząc hamujący z piskiem opon pojazd, miałby szansę odskoczenia na pobocze , a gdyby mu się nie udało , do potrącenia doszłoby przy minimalnej prędkości, co pozwoliłoby na zminimalizowanie skutków w zakresie obrażeń pokrzywdzonego. Faktycznie oskarżony rozpoczął hamowanie po potrąceniu, a zatem nie obserwował właściwie przedpoła jazdy , dostrzegając pieszego znacznie później niż mógł. Zdaniem biegłych inną możliwością uniknięcia wypadku było ominiecie pieszego , które wymagałoby zmiany toru jazdy o ok. 0,7-0,8 m przy uwzględnieniu uszkodzeń V. i jego rozmiarów oraz minimalnego zapasu na ominięcie. Wykonanie takiego manewru przy prędkości samochodu przed uderzeniem wynoszącej około 50km/h byłoby możliwe , gdyby oskarżony rozpoczął go w odległości nie mniejszej niż ok. 33 m przed pieszym. Przy prędkości z jaką poruszał się V. zmiana toru ruchu w lewo była możliwa i nie wiązałaby się z głębokim wjazdem na pas przeciwnego kierunku ruchu.

W oparciu o te ustalenia, w opinii biegłych kierujący V. przy należytej obserwacji drogi powinien zauważyć znajdującego na jezdni pieszego nawet przez włączonych w F. (...) światłach drogowych z odległości co najmniej 35-40 m. Przy niezwłocznej reakcji na tę sytuację E. B. miałby możliwość uniknięcia wypadku poprzez hamowanie (dla czasu reakcji 1,5 s było to bardzo prawdopodobne) albo poprzez ominięcie (dla obu czasów reakcji) bez konieczności głębokiego wjazdu na przeciwny pas ruchu.

Biegli oceniając zachowanie uczestników zdarzenia w zależności od przejętej wersji wskazali, iż - w I wersji zdarzenia - gdy pieszy szedł blisko prawej krawędzi jezdni (ok. 0,6 m) - przyczyną wypadku było postępowanie pieszego, który nie ustąpił na pobocze. Biegli wskazali, że w porze nocnej stan poboczy nie stwarzał pieszemu warunków do ciągłego poruszania się nim, dlatego też kierujący pojazdem powinien przewidywać ewentualność znajdowania się pieszych na jezdni (przy jej prawej krawędzi) z pozostawieniem od prawej krawędzi odstępu około 0,8 m- 1 m przewidzianego dla pieszego idącego z konieczności jezdnią. W tej wersji zdarzenia , w opinii biegłych, kierowca V. nie zachowując

należytej ostrożności i spóźniając się z reakcją przyczynił się do zaistnienia wypadku w sposób istotny. Ustalenia te znajdują oparcie w jego wyjaśnieniach – w ogóle nie zauważył pokrzywdzonego, a hamowanie rozpoczął dopiero po potrąceniu.

W wersji II, gdy pokrzywdzony szedł jezdnią w odległości do 1,2 m – według biegłych w takich okolicznościach zasadniczą przyczyną wypadku byłoby nieostrożne zachowanie pokrzywdzonego, który nie tylko szedł niezgodnie z obowiązującą zasadą poruszania się lewą stroną drogi, ale ponadto w znacznym oddaleniu od pobocza. W przypadku ustalenia, że oskarżony jechał bliżej osi jezdni, pozostawiając przy swojej prawej krawędzi odpowiednią ilość miejsca pieszym, to wymóg skupiania uwagi i „poszukiwania” przeszkód przed pojazdem nie może być zbyt rygorystyczny. Kierujący ma obowiązek zapobiec ewentualnemu wypadkowi jednak wymóg koncentracji na przedpolu jazdy nie może być tak wysoki, jak w sytuacji jazdy tuż przy krawędzi jezdni, gdy nie pozostawia się pieszym wolnego miejsca. Oskarżony wówczas przyczyniłby się do wypadku w znacznie mniejszym stopniu niż w I wersji zdarzenia. Pieszy idący jezdnią ma obowiązek m.in. korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi. Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.

Biegli wskazali, iż oskarżony prowadząc pojazd z prędkością ok. 50 km/h i jadąc na światłach drogowych nie powinien mieć trudności z zauważeniem pokrzywdzonego na swoim pasie ruchu, mimo, że miał on ciemny ubiór (czarną kurtkę z kapturem na głowie niebieskie dżinsowe spodnie). Niezauważenie przez oskarżonego w tych uwarunkowaniach pieszego na jezdni wskazuje na przynajmniej krótkotrwały brak obserwacji drogi przed kierowanym pojazdem, bez możliwości jednoznacznego wykazania, co konkretnie przed wypadkiem spowodowało ten stan. Najbardziej prawdopodobne jest przeniesienie uwagi na stojący na lewym poboczu samochód.

Sąd podzielił opinię biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych w całości uznając ją za jasną, zrozumiałą, kompletną, zgodną z zasadami wiedzy i doświadczenia życiowego. Zawarte w niej wnioski zostały szczegółowo i logicznie umotywowane, znajdują w pełni odzwierciedlenie w przeprowadzonych badaniach. Biegli wydający opinię uwzględnili całokształt zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego w tym rozbieżności wynikające ze źródeł osobowych i rozważyli wszelkie możliwe warianty dotyczące przyczyn i przebiegu wypadku drogowego, nie przesadzając żadnej z możliwych wersji zdarzenia.

Wnioski zawarte w opinii opierają się na przeprowadzonym przez biegłych eksperymencie badawczym. W ocenie Sądu biegli w właściwy i przekonujący sposób umotywowali zasadność przeprowadzenia eksperymentu jak też wybór miejsca eksperymentu, rodzaju i usytuowania pojazdów na drodze, ubiór i umiejscowienie pozoranta. Biegli uzasadniając konieczność przeprowadzenia eksperymentu celem określenia odległości, z jakiej kierujący mógł i powinien dostrzec pieszego na jezdni, wskazali, iż widzenie i dostrzeganie są procesami bardzo złożonymi, obejmującymi zagadnienia fizjologiczne – psychiczne związane z odbiorem przez oko ludzkie bodźców świetlnych i ich przetwarzaniem na sygnały uruchamiające procesy myślowe, a następnie działania wykonawcze. Ta biologiczna część procesów, w odniesieniu do konkretnego kierowcy i zdarzenia jest praktycznie niemierzalna i dlatego w analizie wypadku zachodzi konieczność posługiwania się wynikami badań i eksperymentów, które można uznać za adekwatne dla analizowanej sytuacji drogowej, traktując, że w zdarzeniu uczestniczy kierowca sprawny, zdrowy i trzeźwy. Biegli wskazali, iż najczęściej badania dotyczą konieczności określenia odległości zauważenia przeszkody w światłach mijania, natomiast sytuacje, w których pojazd uczestniczący w wypadku jedzie na światłach drogowych a w tle ma stojący na poboczu pojazd z włączonymi światłami mijania lub drogowymi (jak wyjaśniał oskarżony) jest rzadkim przypadkiem. Stąd uzasadnienie dla przeprowadzenia własnego eksperymentu badawczego przez biegłych opiniujących w niniejszej sprawie. W ocenie Sądu brak jest podstaw do kwestionowania sposobu przeprowadzenia przez biegłych eksperymentu i wyciągniętych z nich wniosków. Opisane przez biegłych warunki drogowe i atmosferyczne w trakcie przeprowadzenia eksperymentu były zbliżone do panujących w czasie zdarzenia. Kwestie związane z użytymi do przeprowadzenia eksperymentu pojazdami, ich umiejscowieniem jak też ubiorem i usytuowaniem pozoranta zostały szczegółowo opisane z uwzględnieniem cech, które mogły odbiegać od rzeczywistych warunków panujących w czasie przedmiotowego zdarzenia. Opinia zawiera sprawozdanie z przeprowadzonych

podczas eksperymentu czynności i spostrzeżeń, wraz z materiałem poglądowym umożliwiającym ocenę prawidłowości wyciągniętych przez biegłych wniosków. W ocenie Sadu sposób przeprowadzenia eksperymentu i wynikające z niego wnioski nie budzą zastrzeżeń pod kątem prawidłowości i przydatności do opiniowania w niniejszej sprawie, zwłaszcza, iż biegli wskazali na kwestie dotyczące granicznych ustaleń eksperymentu w odniesieniu do rzeczywistych warunków w czasie zdarzenia (m.in. natężenie światła w samochodzie F.). Z tych względów Sąd uznał opinię za rzetelną i fachową, zrozumiałą, pełną, zaś zawarte w niej wnioski za logicznie umotywowane i znajdujące oparcie w przeprowadzonych czynnościach badawczych.

Sąd mając na względzie zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, opierając się na opinii biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych, uznał, iż spośród przedstawionych we wskazanej opinii wersji zdarzenia w zakresie umiejscowienia pieszego R. A. na szerokości jezdni należy przyjąć wersję II - gdy pokrzywdzony szedł jezdnią w odległości do 1,2 m która jest bardziej korzystna dla oskarżonego. Wprawdzie biegli w opinii wskazali na większe prawdopodobieństwo, iż pokrzywdzony znajdował się bliżej krawędzi jezdni (zajmując do 0,6 m jej szerokości), jednak w ocenie Sadu brak jest w niniejszej sprawie dowodów, które pozwoliłyby kategorycznie odrzucić wyjaśnienia oskarżonego, w których podnosił, iż poruszał się bliżej środka jezdni. Sąd miał przy tym na uwadze, iż w niniejszym zdarzeniu nie ujawniono śladów zatarcia nawierzchni jezdni przez podeszwy obuwi pieszego w chwili jego uderzenia, które są najlepszym dowodem pozwalającym na określenie miejsca potrącenia. Ponadto jak wynika z opinii biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych w przypadkach narożnikowego potrącenia pieszego niemożliwe jest określenie miejsca zderzenia w oparciu o wielkość odrzutu ciała, w tym wypadku następuje odrzucenie pieszego w bok, a zależności pomiędzy prędkością a odrzutem mają charakter indywidualny, uzależniony od różnic mechanizmu uderzenia. W szczególności poprzez symulację w programie PC – C. nie można jednoznacznie zweryfikować kwestii czy pieszy szedł blisko krawędzi jezdni czy też w odległości około 1,2 m od niej. Nie można odnieść symulacji do miejsca rzeczywistego powypadkowego położenia pokrzywdzonego w przydrożnym rowie, ponieważ miejsca tego nie opisano i nie zwymiarowano jego lokalizacji. Z tych względów wobec niedających się usunąć wątpliwości co do umiejscowienia pieszego na szerokości jezdni, wątpliwości te rozstrzygnięto na korzyść oskarżonego, gdzie z jego konsekwentnymi wyjaśnieniami składanymi do momentu przedstawienia opinii przez biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych, iż jechał bliżej osi jezdni.

Kolejną okolicznością istotną dla ustalenia odpowiedzialności oskarżonego jest odległość z jakiej oskarżonego mógł dostrzec pieszego R. A. w światłach drogowych kierowanego przez siebie pojazdu. Odległość tak jak wynika z opinii biegłych z Instytut Ekspertyz Sądowych była uzależniona od rodzaju światła włączonych w stojącym na lewym poboczu samochodzie F. (...). Sąd ustalił na podstawie wiarygodnych zeznań świadków W. O., R. P. i M. O., iż w samochodzie F. (...) bezpośrednio przed wypadkiem włączone były światła postojowe. A zatem, jak wynika z opinii biegłych, oskarżony miał możliwość zauważenia ubranego na ciemno pokrzywdzonego R. A. z odległości nie mniejszej niż 70-80 metrów, co pozawalało mu na podjęcie skutecznych manewrów obronnych poprzez zatrzymanie pojazdu bądź ominięcie pieszego. W tej sytuacji niezauważenie przez oskarżonego pieszego na jezdni wskazuje, iż oskarżony nie obserwował dostatecznie drogi przed pojazdem w sposób należyty, czym nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym (w tym określone w art. 3 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym).

W świetle powyższych ustaleń i rozważań w ocenie Sądu zasadniczą przyczyną wypadku było nieostrożne niezgodne z przepisami ruchu drogowego zachowanie pokrzywdzonego R. A., który szedł w znacznym oddaleniu od pobocza nie ustępując pierwszeństwa nadjeżdżającemu prawidłowo pojazdowi niezgodnie z obowiązującą zasadą poruszania się lewą stroną drogi. Oskarżony przyczynił się do zaistnienia wypadku, albowiem przy należytej obserwacji drogi przed pojazdem miał możliwość zauważenia pieszego w światłach drogowych kierowanego przez siebie pojazdu z odległości około 70-80 metrów i podjęcia skutecznych manewrów obronnych pozwalających na uniknięcie potrącenia pieszego. Na skutek krótkotrwałego braku obserwacji drogi przed kierowanym pojazdem oskarżony nie zauważył pokrzywdzonego i nie podjął żadnych manewrów obronnych, chociaż obiektywnie miał możliwość dostrzeżenia pieszego oraz prawidłowej i skutecznej reakcji, pozwalającej na uniknięcie potrącenia pokrzywdzonego. Sam fakt stania na poboczu samochodu F. (...) nie zwalniał oskarżonego z koniecznej prawidłowej obserwacji całej jezdni,

zaś włączone z tym pojeździe światła postojowe nie wyłączały możliwości prawidłowej obserwacji jezdni przez oskarżonego.

Wobec powyższego wina i okoliczności popełnienia zarzucanego oskarżonemu czynu nie budzą wątpliwości .

Oskarżony swoim zachowaniem polegającym na tym, że w dniu 24 października 2011r. na drodze publicznej pomiędzy miejscowościami P. - P., gm. R., nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem marki V. (...) o nr rej. (...) nie obserwował dostatecznie drogi przed pojazdem, czym doprowadził do potrącenia pieszego R. A., idącego w tym samym kierunku, prawą stroną jezdni, w wyniku czego wymieniony doznał rozległych obrażeń ciała, w następstwie których zmarł w dniu 1 listopada 2011r. wyczerpał znamiona określone w art. 177§2 kk.

Przy wymiarze kary Sąd na korzyść oskarżonego przyjął dotychczasową niekaralność jak też stopień zawinienia - oskarżony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Sąd miał przy tym na uwadze, iż zasadniczą przyczyną wypadku było nieostrożne niezgodne z przepisami zachowanie pokrzywdzonego na drodze , zaś oskarżony przyczynił się do zaistnienia wypadku w znacznie mniejszym stopniu. Z uwagi na dotychczasową niekaralność oskarżonego, jego warunki i właściwości osobiste –oskarżony prowadzi ustabilizowany tryb życia, jak też charakter i okoliczności popełnionego przez niego nieumyślnie czynu Sąd zawiesił wykonanie orzeczonej wobec oskarżonego kary na okres 3 lat. Z uwagi na zmianę przepisów kodeksu karnego w czasie pomiędzy popełnieniem przestępstwa a orzekaniem, Sąd przy zastosowaniu art. 4§1 kk za podstawę skazania i wymiaru kary przyjął ustawę obowiązującą poprzednio tj. przed wejściem w życie z dniem 1 lipca 2015 zmian wprowadzonych ustawą z dnia 20 lutego 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U z 2015 r. poz. 396) jako korzystniejszą dla oskarżonego.

O kosztach nieopłaconej obrony oskarżonego wykonywanej z urzędu Sąd orzekł na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 26 maja 1982r. Prawo o adwokaturze oraz przepisów wykonawczych . Sąd na podstawie art.624§1 kpk zwolnił oskarżonego od zapłaty na rzecz Skarbu Państwa kosztów sądowych w całości z uwagi na trudną sytuację materialną i rodzinną oskarżonego, który otrzymuje niewielkie wynagrodzenie a na utrzymaniu ma żonę i dziecko.