

Sygn. akt II K 194/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 listopada 2017 r.

Sąd Rejonowy w Kętrzynie II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Katarzyna Cichocka

Protokolant: st. sekr. sąd. Małgorzata Grabowska

Prokurator Prokuratury Rejonowej: D. P.

po rozpoznaniu w dniach: 08.09.2017r., 03.11.2017r. i 14.11.2017r. sprawy:

P. R.

s. T. i S. z domu R.

ur. (...) w K.

oskarżonego o to, że:

w dniu 12 sierpnia 2016r na drodze (...) R. - W. gm. B., nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym powodując nieumyślnie wypadek drogowy, w ten sposób, że kierując zespołem pojazdów - ciągnikiem rolniczym marki N. (...) nr rej. (...) wraz z dwoma przyczepami, poruszając się w kierunku miejscowości W., z zamiarem skrętu w lewą stronę na nieoznakowany wjazd na pole, nie upewnił się czy pojazd jadący za nim rozpoczął manewr wyprzedzania, zjechał na lewy pas ruchu, doprowadzając do zajechania drogi wyprzedzającemu samochodowi M. (...) nr rej. (...) i tym samym do zderzenia obu pojazdów, w wyniku czego jego kierujący K. W. (1) doznał obrażeń ciała w postaci: złamania trzonu obojczyka lewego z przemieszczeniem, złamania trzonu mostka, złamania trzonu kręgu LI kręgosłupa, złamania wyrostka bocznego kości skokowej, natomiast pasażerka E. W. (1) doznała obrażeń w postaci: otwartego wieloodłamowego złamania rzepki lewej, złamania stabilnego kręgu (...), złamania żeber od IV do XI po stronie lewej, rozerwania dolnego bieguna śledziony, które to obrażenia u obojga poszkodowanych powodują naruszenie czynności narządu ciała na okres powyżej siedmiu dni

tj. o czyn z art.177§1 kk

I. oskarżonego P. R. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego czynu i za to z mocy art.177§1 kk przy zastosowaniu art.37a kk w zw. z art.34§1a pkt 4 kk wymierza karę 8 (ośmiu) miesięcy ograniczenia wolności z obowiązkiem potrącania 10 (dziesięciu) % wynagrodzenia za pracę w stosunku miesięcznych na rzecz Towarzystwa (...) w K.,

II. na podstawie art.46§2 kk orzeka od oskarżonego P. R. nawiązki na rzecz pokrzywdzonych:

- E. W. (1) w wysokości 1500 (jeden tysiąc pięćset) złotych,

- K. W. (1) w wysokości 800 (osiemset) złotych,

III. na podstawie art.627 kpk zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa zwrot kosztów sądowych, w tym opłatę w kwocie 180 (sto osiemdziesiąt) złotych.

Sygn. akt. II K 194/17

UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 12 sierpnia 2016 r. P. R. kierował zespołem pojazdów – ciągnikiem rolniczym marki N. (...) o nr rej. (...) wraz z dwoma przyczepami (...) o nr rej. (...) i nr rej. (...). Wymieniony jechał drogą (...) R. – W., gm. B.. Warunki drogowe i atmosferyczne były dobre. Jezdnia sucha, widoczność dobra.

W. z J. i jechał w kierunku miejscowości W.. Po przejechaniu około 8 km, miał zamiar skrócić z prawego pasa w lewo, w kierunku wjazdu na pole. W. miejscu nie ma skrzyżowania. Kiedy spojrzął w lusterko widział jadące za nim samochody osobowe. Dwa pojazdy wyprzedziły go. W. kolejny pojazd poruszający się za nim ze znaczną prędkością. Będąc w odległości około 20 m od wjazdu na pole po lewej stronie jezdni, zmniejszył prędkość do około 22 km/h i włączył lewy kierunkowskaz. Następnie odbił do prawej krawędzi jezdni i rozpoczął manewr skrętu w lewo.

W tym czasie K. W. (1) jechał wraz z żoną E. W. (1) samochodem M. (...) nr rej. (...) z M. w kierunku K.. Gdy wjechał na prosty odcinek drogi za miejscowością R. zauważył jadący w tym samym kierunku ciągnik z dwiema przyczepami, który poruszał się ze znacznie mniejszą od niego prędkością. Kierujący pojazdem osobowym poruszał się z prędkością około 110 km/h. Była to prędkość większa od dozwolonej administracyjnie.

Kierujący samochodem osobowym podjął zamiar wyprzedzenia zestawu pojazdów. W tym celu włączył lewy kierunkowskaz i przekroczył oś jezdni rozpoczynając manewr wyprzedzania.

Gdy częściowo znajdował się na lewym pasie ruch jadący przed nim zestaw pojazdów znajdował się w całości na prawym pasie ruchu, a następnie rozpoczął manewr skrętu w lewo, wjeżdżając na lewy pas ruchu i zajeżdżając drogę wyprzedzającemu go pojazdowi osobowemu.

K. W. (2) działania obronne w postaci intensywnego hamowania, co nie doprowadziło do uniknięcia zderzenia pojazdów.

Samochód M. (...) prawą stroną przodu nadwozia zderzył się z tylnym lewym kołem ciągnika N. H..

W wyniku zdarzenia K. W. (1) doznał obrażeń ciała w postaci złamania trzonu obojczyka lewego z przemieszczeniem, złamania trzonu mostka, złamania trzonu kręgu LI kręgosłupa, złamania wyrostka bocznego kości skokowej, natomiast pasażerka E. W. (1) doznała obrażeń w postaci otwartego wieloodłamowego złamania rzepki lewej, złamania stabilnego kręgu (...), złamania żeber od IV do XI po stronie lewej, rozerwania dolnego bieguna śledziony.

Powyższe obrażenia u obojga pokrzywdzonych powodują naruszenie czynności narządu ciała na okres powyżej siedmiu dni.

Wszystkie światła kierunkowskazów w ciągniku i przyczepie były sprawne, po zdarzeniu sprzęg ciągnika z przyczepą był nierozłączony, przewody elektryczne oraz przewód hamulcowy ciągnika i przyczepy były podłączone.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny na podstawie: protokołu oględzin miejsca wypadku drogowego k. 20-21, protokołu oględzin pojazdu M. k. 11-12, protokołów oględzin ciągnika z przyczepami k. 5-6, 7-8, 9-10, szkicu miejsca wypadku drogowego, planu oraz dokumentacji fotograficznej k. 22-25, protokołów badania stanu trzeźwości kierowców k. 3, 47, dokumentacji lekarskiej pokrzywdzonych k. 49, 50a, 50c, opinii lekarskiej k. 52, opinii z zakresu badań wypadków drogowych k. 74-88, zeznań pokrzywdzonych: K. W. (1) k. 182, 34, E. W. (2) k. 182v-183, 40 - w części w jakiej są one zgodne z ustaleniami, zeznań świadka D. A. k. 183, 17, wyjaśnień oskarżonego, w części w jakiej są one zgodne z ustaleniami k. 181, 61-62, ustnej opinii uzupełniającej k. 187-189.

Oskarżony P. R. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. W postępowaniu przygotowawczym wyjaśnił, że w tym dniu miał jechać na pole w okolicy miejscowości W.. Przed wyjazdem sprawdził stan ciągnika i

przyczepy. Wszystko było w porządku i działało. Była bardzo dobra pogoda, świeciło słońce, nie padał deszcz i była dobra widoczność na drodze. Poruszał się po prawej stronie jezdni patrząc w kierunku miejscowości Winda. Będąc w odległości około 20 m od wjazdu na pole po lewej stronie jezdni, włączył lewy kierunkowskaz, spojrzął w lusterko poboczne tylne i widział, że jadą za nim auta osobowe. Były w bliskiej odległości. Dwa samochody wyprzedziły go, mimo włączonego kierunkowskazu. Jechał wówczas z prędkością 20-25 km/h. Kiedy spojrzął ponownie w lusterko widział jadące za nim auto osobowe, było w znacznej odległości, nie jest wstanie powiedzieć czy miał włączony lewy kierunkowskaz. Dodał, że w tym miejscu drogi nie ma żadnego znaku skrzyżowania, jest to wjazd na pole bez żadnej sygnalizacji. Następnie delikatnie odbił do prawej strony jezdni, aby zwiększyć łuk, zjechał do prawej krawędzi jezdni, a następnie odbił do lewej strony przecinając środek jezdni. W tym momencie poczuł silne uderzenie i zobaczył w lusterku, że samochód osobowy uderzył w jego ciągnik na wysokości tylnego lewego koła. Od razu zatrzymał ciągnik. Podniósł, że przed skrętem w lewą stronę miał włączony lewy kierunkowskaz, auto jadące za nim było w odległości 100 m, kiedy rozpoczął manewr. Jechało bardzo szybko.

Na rozprawie wyjaśnił, że 20 metrów przed wjazdem na pole miał już włączone kierunkowskazy. Jechał z prędkością 20–25 kilometrów na godzinę. Jeden samochód go wyminął, później drugi. Spojrzął w lusterko i zobaczył, że jedzie za nim jeszcze jeden samochód, ale jakies 100 metrów dalej. Zaczął manewr skrętu. Przed skrętem na pewno dwa razy spojrzął w lusterko, jak pierwszy i drugi samochód go wyminął i widział, że trzeci jest za nim. Musiał odbić w prawo, bo taki skład jest długi i zaczął skręcać. Jak zaczął manewr, to pokrzywdzony w niego uderzył. Pokrzywdzony poruszał się z dużą prędkością. Zdaniem oskarżonego on pierwszy znalazł się po prawej stronie. Podał, że według niego pokrzywdzony zaczął go wyprzedzać, gdy on już zaczął manewr, gdy już skręcił. Nie zaczął manewru w momencie kiedy pojazd pokrzywdzonych wykonał manewr wyprzedzania. Kierunkowskazy w przyczepach były sprawne. Kolega R. Z. sprawdzał kierunki jak wyjeżdżał z J..(wyjaśnienia oskarżonego k. 181-61-62)

Sąd zważył, co następuje:

Wyjaśnienia oskarżonego, w których nie przyznał się on do popełnienia zarzucanego mu czynu, a więc w części w jakiej podał, iż samochód osobowy rozpoczął manewr wyprzedzania dopiero po tym jak on rozpoczął manewr skrętu w lewo, nie zasługują na wiarę, podobnie na wiarę nie zasługują twierdzenia pokrzywdzonego K. W. (1), w których podał, iż ciągnik rozpoczął manewr skrętu w momencie, gdy on znajdował się całym pojazdem na lewym pasie i był na wysokości ostatniej przyczepy zastawu pojazdów, są bowiem sprzeczne w tym zakresie z opinią biegłego z zakresu badania wypadków drogowych.

W niniejszej sprawie wobec braku obiektywnych dowodów osobowych, opinia oparta na śladach materialnych, a więc obiektywnych źródłach dowodowych nabiera decydującego znaczenia.

W pozostałym zakresie Sąd co do zasady nie kwestionował wyjaśnień oskarżonego.

Jak wynika z zeznań pokrzywdzonego K. W. (3) kierujący ciągnikiem rozpoczął manewr skrętu w lewo w momencie, gdy on był już w trakcie wykonywania manewru wyprzedzania, gdy znajdował się całym pojazdem na lewym pasie ruchu. Zeznania te z korespondują z zeznaniami świadka E. W. (1). Wymienieni podali niemal zgodnie, iż gdy byli na wysokości drugiej przyczepy ciągnika, zrównali się z nią, to ciągnik skręcił w lewo, zajeżdżając im drogę. Zeznali również, iż przed podjęciem manewru wyprzedzania poruszali się z prędkością nie większą niż 80 km/h.

P., tylko częściowo, znajdując potwierdzenie w opinii biegłego, który ustalił, iż w momencie gdy pojazd M. przekraczał oś jezdni i znajdował się częściowo na lewym pasie ruchu, zespół pojazdów był jeszcze w całości na prawym pasie ruchu.

Z przeprowadzonej przez biegłego analizy przebiegu zdarzenia wynika, że w chwili przyłożenia przez kierującego samochodem M. nogi na pedał hamulca prowadzonego pojazdu, samochód ten znajdował się w odległości około 49 m przed miejscem zderzenia. Pojazd ten wówczas przekraczał oś jezdni i był usytuowany częściowo na lewym pasie ruchu.

W tym momencie zespół pojazdów znajdował się w całości na prawym pasie ruchu - przód ciągnika rolniczego usytuowany był około 11 metrów przed pozycją, jaką pojazd ten zajmował w chwili zderzenia.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że w początkowej fazie dojazdu do miejsca zdarzenia (w chwili przyłożenia przez kierującego nim nogi na pedał hamulca) samochód M. jechał z prędkością około 110 km/h (czyli około 30,5 m/s). Biegły wyliczył, iż samochód M. w czasie reakcji kierującego przejechał około 30,5 m. W chwili identyfikowania przez kierującego samochodem sytuacji niebezpiecznej samochód znajdował się około 79,5 m przed miejscem zderzenia. Jeżeli przyjąć, że samochód znajdował się wówczas na przedłużeniu śladów kół najezdni, to należy uznać, że przekraczał oś jezdni i częściowo znajdował się na lewym pasie ruchu.

Wykorzystując analogiczną zależność i podstawiając odpowiednie parametry biegły wskazał, że ciągnik rolniczy jadący z prędkością początkową około 22 km/h w tym samym czasie przejechał około 6 m. Oznacza to, że w chwili gdy kierujący samochodem M. podjął decyzję o hamowaniu, przód ciągnika rolniczego był około 17,1 m przed miejscem, w którym usytuowany był on w chwili zderzenia. Z relacji kierującego zespołem pojazdów wynika, że włączył kierunkowskaz, będąc w odległości około 20 metrów przed wjazdem na pole.

Biegły uznał, mając na uwadze opisane usytuowanie pojazdów na drodze, że w chwili gdy kierujący samochodem rozpoznał sytuację niebezpieczną i podjął decyzję o hamowaniu (znajdując się częściowo na lewym pasie ruchu) ciągnik z przyczepami jechał jeszcze prawym pasem ruchu. Kierujący ciągnikiem rolniczym, przy założeniu, że pojazd ten miał prawidłowo ustawione lusterka zewnętrzne wsteczne, miał możliwość zauważenia jadącego częściowo lewym pasem ruchu samochodu. W takiej sytuacji usytuowanie samochodu częściowo na lewym pasie ruchu było przesłanką wskazującą, że samochód znajdował się wówczas w fazie wyprzedzania ciągnika z przyczepami. Samo włączenie kierunkowskazu sygnalizującego zamiar skrętu w lewo nie zwalniało kierującego ciągnikiem rolniczym z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności i obserwacji dynamicznie zmieniającej się sytuacji na drodze. Nie skutkowało również uzyskaniem pierwszeństwa przejazdu przed samochodem M., który wcześniej rozpoczął manewr wyprzedzania i wcześniej zjechał na lewy pas ruchu. Kierujący ciągnikiem rolniczym z przyczepami w takiej sytuacji kontynuował jazdę. W chwili rozpoczęcia wjeżdżania ciągnika rolniczego na lewy pas ruchu (około 8 m przed pozycją, jaką zajmował on w chwili zderzenia), część samochodu M. znajdowała się już na lewym pasie ruchu. Przód samochodu był wówczas w odległości około 31,8 m przed miejscem zderzenia. Kierujący ciągnikiem rolniczym, w przypadku prawidłowej obserwacji sytuacji na drodze, mógł z takiej odległości zauważyć wyprzedzający go samochód M.. Kierujący ciągnikiem obowiązany był wówczas odstąpić od zamierzonego manewru zmiany kierunku jazdy, co pozwoliłoby na uniknięcie zderzenia pojazdów. W opisanej sytuacji kierujący ciągnikiem rolniczym kontynuował wjeżdżanie na lewy pas ruchu w kierunku wjazdu na pole, co skutkowało zajechaniem drogi dla samochodu M. (...) zderzeniem pojazdów.

W opinii biegłego takie zachowanie kierującego ciągnikiem rolniczym z przyczepami było nieprawidłowe i było bezpośrednią przyczyną analizowanego wypadku.

Biegły wskazał również, wbrew twierdzeniom pokrzywdzonych, że w początkowej fazie dojazdu do miejsca zderzenia samochód M. jechał z prędkością większą od dozwolonej administracyjnie w miejscu wypadku. W opinii biegłego istniał związek przyczynowo - skutkowy pomiędzy przekroczeniem dozwolonej prędkości jazdy przez samochód M. (...) zaistnieniem zderzenia pojazdów, zaś swoje stanowisko obszernie i wyczerpująco uzasadnił. Wskazał mianowicie, iż porównując odległość, w jakiej samochód M. znajdował się w chwili, gdy kierujący nim identyfikował stan zagrożenia (około 79,5 m przed miejscem zderzenia) z odcinkiem niezbędnym do zatrzymania samochodu jadącego z prędkością dozwoloną administracyjnie w miejscu zdarzenia (67,4m) należy stwierdzić, że gdyby samochód M. w chwili, gdy kierujący nim zidentyfikował stan zagrożenia jechał z prędkością dozwoloną administracyjnie, samochód ten zatrzymałby się przed miejscem, w którym znajdował się on w chwili zderzenia z zespołem pojazdów.

Wskazać w tym miejscu należy, iż pokrzywdzony został ukarany mandatem karnym za wykroczenie polegające na przekroczeniu prędkości. Powyższe podważa prawdziwość jego twierdzeń, co do prędkości z jaką się poruszał.

Biegły stwierdził zatem, że kierujący samochodem M. prowadząc samochód z prędkością większą od dozwolonej administracyjnie w miejscu zdarzenia zachował się nieprawidłowo i swoim zachowaniem przyczynił się do zaistnienia zderzenia pojazdów, a w konsekwencji przyczynił się do zaistnienia analizowanego zdarzenia.

Jak wskazał biegły w swojej ustnej opinii uzupełniającej kwestia włączenia kierunkowskazów przez kierującego zespołem pojazdów ma niejako znacznie drugorzędne, bowiem samo włączenie kierunkowskazów nie zwalnia z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Kluczowe byłoby ustalenie rzeczywistego momentu włączenia kierunkowskazów, a to jest możliwe tylko w oparciu o źródła osobowe.

Jak wynika z zeznań pokrzywdzonego on przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania nie widział w jadącym przed nim zespole pojazdów włączonego lewego kierunkowskazu. Powyższe stwierdzenie nie było jednak w toku postępowania konsekwentne i jednoznaczne. Wprawdzie dodał, że skoro nie widział to go nie było, ale nie wykluczył też, że oskarżony wyłączył kierunek w momencie, gdy on już rozpoczął manewr wyprzedzania. Oskarżony z całą stanowczością stwierdził, iż kierunkowskaz włączył. Wynika to również z zeznań świadka D. A., który wskazał, iż przed zderzeniem pojazdów widział włączony przedni lewy kierunkowskaz ciągnika. Sąd nie znalazł podstaw, aby zeznaniom tym odmówić wiarygodności.

Natomiast z protokołu oględzin ciągnika i przyczepy wynika, iż po wypadku wszystkie światła kierunkowskazów były sprawne, sprzęg ciągnika z przyczepą był nierozłączony, przewody elektryczne oraz przewód hamulcowy ciągnika i przyczepy były podłączone.

S. przed wypadkiem wynika również z zeznań świadka R. Z. (k. 189).

W świetle powyższych dowodów brak jest zatem podstaw do uznania, że kierunkowskazy w przyczepach należących do kierowanego przez oskarżonego zespołu pojazdów nie były sprawne. Natomiast wszelkie wątpliwości, których nie udało się w toku postępowania usunąć w tym zakresie należy tłumaczyć na korzyść oskarżonego.

Wprawdzie świadek Bartosz W., który miał być obecny na miejscu zdarzenia podczas oględzin pojazdów zeznał, że podczas oględzin światła w przyczepie początkowo nie działały, jednak Sąd miał na uwadze fakt, iż wymieniony jest synem pokrzywdzonych, a więc osobą w dużej mierze zainteresowaną rozstrzygnięciem w sprawie, zostaławnioskowany dopiero w końcowej fazie postępowania i jego relacje pozostają w sprzeczności z protokołami z oględzin, których strony w toku postępowania nie kwestionowały.

Z opinii biegłego wynika natomiast, iż przeprowadzona analiza śladów hamowania oraz toru ruchu i prędkości pojazdów uprawnia do stwierdzenia, że kierujący samochodem M. zidentyfikował włączony lewy kierunkowskaz zespołu pojazdów, jadącego wówczas prawym pasem ruchu i wówczas, znajdując się częściowo na lewym pasie ruchu podjął decyzję o hamowaniu. Biegły na rozprawie całą stanowczością stwierdził, że ślad blokowania koła wskazany na zdjęciach 1-3 opinii i nie oznaczony na szkicu, pochodzi od samochodu M.. Na powyższe wskazuje w ocenie biegłego ciągłość tego śladu z oznaczonym śladem nr 1. Wyjaśnił również, że wizualna różnica w szerokości śladów jest pozorna i może wynikać z wielu czynników, w tym perspektyw z jakiej była zrobiona fotografia, stopnia wysycenia śladu, co jest spowodowane obciążeniem w danym momencie koła czy zmiany kierunku ruchu pojazdu. Biegły jednoznacznie wykluczył, aby ślady te mogły pochodzić od zestawu pojazdów.

Powyższe uprawdopodobnia fakt, iż oskarżony sygnalizował zamiar skrętu w lewo, który został przez pokrzywdzonego zidentyfikowany dopiero w momencie, gdy już częściowo znajdował się na lewym pasie ruchu, co skutkowało podjęciem manewrów obronnych w postaci gwałtownego hamowania.

Jak wskazał jednak biegły sam fakt włączania kierunkowskazu sygnalizuje jedynie zamiar wykonania manewru i nie zwalnia kierującego z pozostałych obowiązków, w tym zachowania szczególnej ostrożności i dostosowania swojego zachowania do dynamicznie zmieniającej się sytuacji na drodze. Biegły na rozprawie dodał, że w sytuacji, gdy kierujący zespołem pojazdów włącza kierunkowskaz, włączenie tego kierunkowskazu jest rozpoznawalne przez kierującego samochodem, ten samochód znajduje się jeszcze na swoim pasie ruchu, nie przekroczył jeszcze osi jezdni, nie

podjął manewru wyprzedzania, wtedy kierujący samochodem powinien odstąpić od tego manewru. W momencie, kiedy nie odstępuje, czyli podejmuje manewr wyprzedzania, a jednocześnie kierujący zespołem pojazdów, pomimo to rozpoczyna manewr skrętu, to zachowania obu kierowców stanowią równorzędne przyczyny wypadku.

Sąd w pełni podzielił wskazaną opinię nie znajdując podstaw do jej zakwestionowania. Opinia jest jasna i pełna, a zwarte w niej wnioski w sposób rzetelny uzasadnione. Biegły swoje ustalenia oparł na obiektywnych źródłach dowodowych, takich jak ślady hamowania, ustawienie pojazdów po zderzeniu, charakter uszkodzeń obu pojazdów, co szczegółowo wyjaśnił w uzasadnieniu opinii pisemnej oraz zeznając na rozprawie, przedstawiając logiczny tok swojego rozumowania. Biegły szczegółowo wskazał na podstawie jakich dowodów oparł swoje ustalenia oraz w sposób należyty wykazał sposób wywiedzenia z nich wniosków.

Wskazać należy, iż fakt, że opinia nie spełnia oczekiwań strony, w żaden sposób nie dyskredytuje jej jako dowodu. Wystarczy, że opinia jest przekonująca i zupełna dla sądu, który swoje stanowisko w tym względzie uzasadni. Potwierdza to Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 7 stycznia 2008r. (II KK 250/07, LEX)

Sąd w pełni podzielił również opinię sądową – lekarską dotyczącą obrażeń jakich doznali w wyniku wypadku pokrzywdzeni oraz opinię sądowo – psychiatryczną dot. oskarżonego.

Z pierwszej wynika, iż obrażenia jakich doznali pokrzywdzeni naruszają prawidłową czynność narządu ciała na okres powyżej 7 dni i mogły powstać w okolicznościach zwartych w aktach sprawy, tj. przedmiotowego wypadku. Natomiast powołani biegli psychiatrzy zgodnie uznali, iż oskarżony w chwili popełnienia zarzucanego mu czynu miał w pełni zachowaną zdolność do rozpoznania jego znaczenia i pokierowania swoim postępowaniem. W świetle ich opinii brak jest zatem jakichkolwiek podstaw do kwestionowania poczytalności wymienionego w chwili czynu (k.102-104)

W świetle omówionego materiału dowodowego w ocenie Sądu wina i okoliczności popełnienia zarzucanego oskarżonemu czynu nie budzą wątpliwości.

Swoim zachowaniem polegającego na tym, że w dniu 12 sierpnia 2016r na drodze (...) R. - W. gm. B., nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym powodując nieumyślnie wypadek drogowy, w ten sposób, że kierując zespołem pojazdów - ciągnikiem rolniczym marki N. (...) nr rej. (...) wraz z dwoma przyczepami, poruszając się w kierunku miejscowości W., z zamiarem skrętu w lewą stronę na nieoznakowany wjazd na pole, nie upewnił się czy pojazd jadący za nim rozpoczął manewr wyprzedzania, zjechał na lewy pas ruchu, doprowadzając do zajechania drogi wyprzedzającemu samochodowi M. (...) nr rej. (...) i tym samym do zderzenia obu pojazdów, w wyniku czego jego kierujący K. W. (1) oraz pasażerka E. W. (1) doznali obrażeń, powodujących naruszenie czynności narządu ciała na okres powyżej siedmiu dni, wyczerpał znamiona z art.177§1 kk.

Przy ustalaniu odpowiedzialności oskarżonego Sąd miał na uwadze stanowisko zawarte m.in. w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2013 r. (V KK 211/12 - L.) zgodnie, z którym wymóg zachowania szczególnej ostrożności określony w art. 22 ust 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, przez zmieniającego kierunek jazdy w lewo, nie obejmuje obowiązku upewnienia się w chwili wykonywania manewru czy nie zajechał on drogi nieprawidłowo (z lewej strony) wyprzedzającemu go.

Zgodnie bowiem z art. 24 ust 5 PrDrog wyprzedzanie pojazdu, który sygnalizuje zamiar skrętu w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony.

Sąd Najwyższy w tym samym judykacie zwrócił jednak uwagę, że o odpowiedzialności kierowcy wykonującego skręt w lewo można mówić wtedy, gdy widział (lub mógł i powinien widzieć) pojazd poruszający się w sposób stwarzający zagrożenie lub wręcz uniemożliwiający bezpieczne wykonanie manewru, a mimo to ten manewr w dalszym ciągu realizował. W takiej sytuacji bowiem jego odpowiedzialność będzie związana z naruszeniem zasady ograniczonego zaufania (art. 4 PrDrog).

Od dokonującego skrętu w lewo można zatem wymagać zaniechania jego kontynuowania w sytuacji, gdy widział, że jest nieprawidłowo wyprzedzany. Wtedy obowiązuje go bowiem zasada ograniczonego zaufania, wyrażona w art. 4 Prawa o ruchu drogowym. Znajdowanie się na tym samym pasie ruchu pojazdu powinno stanowić dla niego sygnał, że kierujący nim nie stosuje się do obowiązujących przepisów, gdyż powinien go wyprzedzić z prawej strony. Taka sytuacja obliguje zamierzającego skrócić do utraty zaufania do tamtego kierującego i w konsekwencji do zaprzestania manewru.

W ocenie Sądu nie do podważenia jest wynikająca z tego konkluzja, że żaden uczestnik ruchu i w żadnej sytuacji nie może podjąć, ani kontynuować działania, które spowodowałyby zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. I to także wtedy, gdy uczestnicząc w ruchu przestrzegając przepisy i zasady bezpieczeństwa, a możliwość zaistnienia zagrożenia wywołania się na skutek nieprzestrzegania zasad przez innego uczestnika ruchu. Do samej istoty szczególnej ostrożności należy takie zwiększenie uwagi, by w razie pojawienia się zagrożenia odpowiednio szybko zareagować w zmieniającej się sytuacji na drodze i tak dostosować swoje zachowanie, by zagrożenie zażegnać bądź je zmniejszyć w możliwym w danych okolicznościach stopniu.

Oskarżony, jak przyjęto, zasygnalizował zamiar wykonywania manewru zmiany kierunku jazdy w lewo. Nie upewnił się jednak przed rozpoczęciem manewru, że znajdujący się za nim pojazd, nie umożliwił mu tego manewru. W chwili bowiem rozpoczęcia wjeżdżania ciągnika rolniczego N. H. na lewy pas ruchu, część samochodu M. znajdowała się już na lewym pasie ruchu. Kierujący ciągnikiem rolniczym, w przypadku prawidłowej obserwacji sytuacji na drodze, mógł wówczas i powinien zauważyć wyprzedzający go samochód M.. Kierujący ciągnikiem obowiązany był w takiej sytuacji odstąpić od zamierzonego manewru zmiany kierunku jazdy, co pozwoliłoby na uniknięcie zderzenia pojazdów.

Jak wynika z wyjaśnień samego oskarżonego, widział on zbliżający się z dużą prędkością pojazd pokrzywdzonego. Miał świadomość znacznej różnicy prędkości pomiędzy pojazdami. Tuż przed nim wyprzedziły go dwa inne pojazdy, pomimo iż sygnalizował już zamiar skrętu.

Taka sytuacja obligowała oskarżonego zgodnie z zasadą zachowania szczególnej ostrożności, którą kierujący winien zachować przy zmianie kierunku jazdy (art. 22 ust 1) do wzmożonej czujności i obserwacji drogi przed przekroczeniem osi jezdni, a więc przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo, co pozwoliłoby mu na zauważenie wyprzedzającego go już wówczas pojazdu i zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania - odstąpienie od wykonania manewru.

Sąd nie kwestionuje zatem stanowiska, wyrażonego w orzecznictwie SN, iż zamierzający zmienić kierunek jazdy w momencie wykonywania manewru skrętu czyli przekroczenia osi jezdni, nie ma obowiązku upewnienia się, czy nie zajechał drogi nieprawidłowo wyprzedzającemu go. Jednakże powyższe stanowisko nie przeczy temu, iż zgodnie z art. 22 ust 1 PrDrog, kierujący może zmienić kierunek jazdy, czyli przystąpić do wykonywania manewru tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności, a więc upewniając się uprzednio przez spojrzenie w lusterko czy znajdujący się zanim pojazd nie uniemożliwia mu bezpiecznego wykonania tego manewru.

W tym miejscu również przytoczyć należy wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 2013 r. (II KK 206/12 – Lex) zgodnie, z którym współodpowiedzialnymi za występki określony w art. 177 § 1 lub 2 k.k. (to jest za spowodowanie wypadku drogowego) mogą być dwaj współuczestnicy ruchu, a czasem nawet większa ich liczba. Warunkiem takiej oceny prawnej jest stwierdzenie, w odniesieniu do każdego z tych uczestników z osobna, że w zarzucalny sposób naruszył on, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu, a także, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym wypadkiem istnieje powiązanie przyczynowe oraz tego, że istnieje normatywna podstawa do przyjęcia, iż zachowanie uczestnika ruchu powiązane przyczynowo z wypadkiem zasługuje z kryminalno-politycznego punktu widzenia na ukaranie. Ten ostatni wyznacznik odpowiedzialności oceniać należy według kryterium, w myśl którego przypisywalny jest tylko taki skutek, który został przez danego uczestnika ruchu spowodowany w wyniku sprowadzenia przezeń niedozwolonego niebezpieczeństwa (ryzyka) jego powstania albo istotnego zwiększenia ryzyka już istniejącego (a będącego np. wynikiem zachowania innego współuczestnika ruchu) - oczywiście w razie zrealizowania się tego właśnie niebezpieczeństwa (ryzyka) w postaci skutku spełniającego znamiona typu czynu określonego w art. 177 § 1 lub 2 k.k.

Uznając oskarżonego za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu Sąd wymierzył mu karę przy zastosowaniu art. 37a kk.

Karą współmierną i dającą zarazem zadośćuczynienie społecznemu poczuciu sprawiedliwości jest tylko taka kara, która uwzględnia wszystkie dyrektywy jej wymiaru, a w szczególności zawarte w art. 53 k.k. Kara powinna kształtować społecznie pożądaną postawę skazanego, a zwłaszcza wdrażać go do społecznie użytecznej pracy oraz do przestrzegania porządku prawnego i tym samym przeciwdziałać powrotowi do przestępstwa.

Wymierzając oskarżonemu karę Sąd wziął pod uwagę zarówno okoliczności podmiotowe, jak i okoliczności przedmiotowe wpływające na stopień społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu (art. 115 § 2 kk). Stopień tej szkodliwości, uwzględniając rozmiar szkody, jest znaczny. Pokrzywdzeni doznali poważnych obrażeń ciała. Powyższe obrażenia, zwłaszcza w przypadku pokrzywdzonej E. W. (1) mogą mieć poważne konsekwencje dla zdrowia.

Sąd uwzględnił również dotychczasowy sposób życia oskarżonego. Wprawdzie wymieniony był uprzednio jednokrotnie karany, jednak za przestępstwa odmiennie rodzajowo. (karta karna - karta 68).

Sąd uwzględnił również stopień przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistnienia zdarzenia, który był znaczny.

Mając powyższe na uwadze Sąd wymierzył oskarżonemu karę 8 miesięcy ograniczenia wolności z obowiązkiem potrącania 10 % wynagrodzenia za pracę miesięcznie. Kara ta jest adekwatna do stopnia społecznej szkodliwości czynu, stopnia zawinienia, właściwości i warunków osobistych oskarżonego oraz szkody wyrządzonej pokrzywdzonym. Sąd uznał również, że kara ta jest wystarczająca do osiągnięcia wobec oskarżonego celów zapobiegawczych i wychowawczych, a także potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa.

Sąd na podstawie art. 46 § 2 k.k. orzekł na rzecz pokrzywdzonych nawiązki w kwocie 800 zł na rzecz K. W. (1) i 1500 zł na rzecz E. W. (2). Podstawą takiego rozstrzygnięcia była fakt, iż pokrzywdzeni nie przedłożyli szczegółowego wyliczenia szkody. Wskazać należy, iż pokrzywdzeni mają możliwość dochodzenia roszczeń majątkowych na drodze postępowania cywilnego.

Niewątpliwym jest, iż pokrzywdzonemu przysługuje rekompensata za doznaną szkodę. Przy ustaleniu wysokości nawiązki Sąd miał na uwadze rozmiar doznanych przez pokrzywdzonych obrażeń oraz znaczny stopień przyczynienia się pokrzywdzonego do spowodowania wypadku.

Sąd o kosztach sądowych orzekła zgodnie z zasadą określoną w art. 627 kpk