

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 6 czerwca 2019 r.

Sąd Rejonowy w G. II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SR Piotr Gensikowski

Protokolant: Wioletta Fabińska

w obecności Asesora Prokuratury Rejonowej w G. M. S.

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 17 marca 2017 r., 6 czerwca 2017 r., 20 lipca 2017 r., 25 sierpnia 2017 r., 28 lutego 2019 r., 6 czerwca 2019 r.

sprawy karnej

1. **A. G.,**

c. A. i M. z domu P., ur. (...) w G., zam. (...)-(...) G. ul. (...)(...) obywatelstwa polskiego, PESEL: (...), nie karanej

oskarżonej o to, że:

w dniu 16 czerwca 2016 r. około godz. 19:00 na ul. (...) w rejonie skrzyżowania z ul. (...) w G., kierując samochodem marki T. (...) nr rej. (...) jakom kursantka nauki prawa jazdy pod nadzorem (...) nieумыślnie naruszyła zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że zbliżając się do skrzyżowania nie zachowała szczególnej ostrożności i wjeżdżając z drogi podporządkowanej na jezdnię ul. (...) nie ustąpiła pierwszeństwa kierującemu motocyklem marki H. nr rej. (...) J. D. nadjeżdżającemu z jej lewej strony, w wyniku czego doszło do uderzenia przodem motocykla w przednią część lewego boku samochodu T. (...), w następstwie czego J. D. doznał obrażeń w postaci pourazowego uszkodzenia narządów klatki piersiowej i jamy brzusznej przy współistniejących uszkodzeniach układu kostnego w wyniku których zmarł, **tj. przestępstwo określone w art. 177 § 2 kk**

oraz sprawy

2. **D. L.**

s. L. i H. z d. S., ur. (...) w G., zam. ul. (...),

(...)-(...) G., obywatelstwa polskiego, PESEL: (...), nie karanego

oskarżonego o to, że:

w dniu 16 czerwca 2016 r. około godz. 19:00 na ul. (...) w rejonie skrzyżowania z ul. (...) w G., jako instruktor nauki jazdy "współprowadzący pojazd" nauki jazdy marki T. (...) nr rej. (...), którym kierowała kursantka A. G., nieумыślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że zbliżając się do skrzyżowania nie zachował szczególnej ostrożności i wjeżdżając z drogi podporządkowanej na jezdnię ul. (...) nie ustąpił pierwszeństwa kierującemu motocyklem marki H. nr rej. (...) J. D. nadjeżdżającemu z jej lewej strony, w wyniku czego doszło do uderzenia przodem motocykla w przednią część lewego boku samochodu T. (...), w następstwie czego J. D. doznał

obrażeń w postaci pourazowego uszkodzenia narządów klatki piersiowej i jamy brzusznej przy współistniejących uszkodzeniach układu kostnego, w wyniku których zmarł, **tj. przestępstwo określone w art. 177 § 2 kk**

orzekł:

- I. Oskarżoną **A. G.** uniewinnia od popełnienia zarzucanego jej czynu zabronionego,
- II. Oskarżonego **D. L.** uniewinnia od popełnienia zarzucanego mu czynu zabronionego,
- III. Kosztami postępowania obciąża Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

Dnia 16 czerwca 2016 r. około godz. 19:00 w rejonie skrzyżowania ulicy (...) z ulicą (...) panowały dobre warunki atmosferyczne, pogoda była słoneczna, nie padał deszcz i nie wiał wiatr. Oświetlenie sztuczne w tym czasie była jeszcze wyłączone. Na ulicy (...) dopuszczalna prędkość dla pojazdów wynosiła 50 km/h. Przed wjazdem z ulicy (...) w ulicą (...) znajduje się znak A-7 ostrzegający o skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem.

dowód: protokół oględzin miejsca wypadku (k. 5-6), szkic sytuacyjny wraz z dokumentacją zdjęciową (k. 34-40)

W tym miejscu na ulicy (...) jezdnia składała się z pięciu pasów ruchu. Z lewej strony znajdowały się dwa pasy do jazdy w kierunku ulicy (...) oraz pas do skręcenia w lewo, a po drugiej stronie dwa pasy do jazdy na wprost w kierunku ulicy (...) oraz jeden pas do zjazdu w lewo w ulicę (...). W tym czasie na ul. (...) w rejonie skrzyżowania ulicy (...) z ulicą (...) w G., A. G. kierowała samochodem nauki jazdy marki T. (...) nr rej. (...) jako kursantka nauki prawa jazdy pod nadzorem (...). Pojazd marki T. był oznakowany jako pojazd nauki jazdy. Po dojechaniu do skrzyżowania A. G. zatrzymała swój pojazd. W czasie, gdy pojazd marki T. stał, oczekując na możliwość włączenia się do ruchu, ulicą (...) w kierunku ulicy (...) przemieszczał się także inny samochód osobowy nauki jazdy. Po przejeździe tego pojazdu A. G. zdecydowała się ruszyć i kierując się w swoją lewą stronę po łuku wykonać manewr skrętu.

dowód: notatka urzędowa (k. 1-2), protokół oględzin (k. 109), nagranie na płycie (k. 31)

W chwili ruszenia pojazdu marki T. z ulicy (...) motocykl kierowany przez J. D. znajdował się z lewej strony w odległości około 107 metrów i poruszał się z prędkością około 133 km/h. W momencie ruszania pojazdu marki T. motocykl znajdował się w cieniu, który na ulicę (...) rzucały usytuowane przy niej budynki i drzewa. J. D. był ubrany w odzież w ciemnych barwach. Za motocyklem w tym samym kierunku jechał samochód osobowy, który miał włączone światła przednie.

dowód: notatka urzędowa (k. 28), dowód z nagrania z rejestratora (k. 29), protokół oględzin (k. 108), dowód z opinii instytutu (k. 531-567)

Po przejechaniu na ulicy (...) około 7 metrów pojazd marki T. (...) zderzył się z motocyklem marki H. kierowanym przez J. D. jadącego ulicą (...) z kierunku ulicy (...) w kierunku ulicy (...). Uderzenie nastąpiło w przednią lewą stronę samochodu marki T.. Do zderzenia pojazdów doszło na ulicy (...) na drugim z kolei pasie przeznaczonym do jazdy wprost z kierunku ulicy (...) w kierunku ulicy (...). W wyniku zderzenia w samochodzie marki T. doszło do wyrwania przedniego zderzaka, pocięcia i wyrwania pokrywy komory silnika, wgniecenia przedniego lewego błotnika, złamania przedniego lewego koła, rozbicia szyby czołowej, pocięcia przedniego prawego błotnika, rozbicia przedniego lewego reflektora, uszkodzenia deski rozdzielczej, powyrywania elementów plastikowych. Z kolei w motocyklu marki H. doszło w wyniku zderzenia do rozerwania obręczy i tarczy hamulcowej przedniego koła, złamania przedniego widelca w kilku miejscach, pocięcia baku paliwa, wyrwania siedziska, złamania kierownicy wraz z zegarami, porysowania tylnej osłony motocykla.

dowód: protokół oględzin (k. 109), protokoły oględzin pojazdów (k. 15-16, k. 12-12v.), opinia instytutu (k. 531-567), protokół oględzin miejsca wypadku (k. 5-6)

W wyniku zderzenia z samochodem marki T. (...) motocyklista J. D. zmarł.

dowód: opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej (k. 24-26)

D. L. oraz A. G. nie byli do tej pory karani za przestępstwa.

dowód: zapytania o karalność (k. 154-155)

Oskarżony **D. L.** w toku postępowania nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i odmówił składania wyjaśnień (k. 149, k. 181, k. 254v.). Oskarżona **A. G.** nie przyznała się do popełnienia zarzucanego jej czynu zabronionego, wyjaśniając, że nie widziała motocyklisty, a przyczyną wypadku była nadmierna prędkość motocyklisty (k. 162). Wiarygodności wyjaśnień oskarżonych nie podważały zeznania świadka **A. D.** (k. 86v., k. 255), gdyż nie był on świadkiem zdarzenia. Zdaniem sądu wyjaśnień oskarżonych nie podważały także zeznania świadka **W. F.** (k. 111v., k. 255v.-256) oraz zeznania świadka **M. M. (2)** (k. 114v.-115, k. 256v.), gdyż usłyszeli oni jedynie odgłos huk zderzenia samochodu z motocyklem, a nie widzieli, jak doszło do tego zderzenia.

Sąd podzielił wnioski wynikające z opinii kryminalistycznych (k. 87, k. 92) co do stanu technicznego pojazdów biorących udział w wypadku, gdyż miały charakter kategoriyczny i zostały na podstawie oględzin tych pojazdów (k. 88-90, k. 93-95). Sąd podzielił także wnioski wynikające z opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej (k. 24-26), gdyż były kategoriyczne, pozwalając na ustalenie związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem komunikacyjnym, a śmiercią pokrzywdzonego.

Zdaniem sądu ocena wiarygodności wyjaśnień oskarżonych wymagała dowodu opartego na wiadomościach specjalnych (art. 193 § 1 k.p.k.), którego wnioski należało podzielić. Z tego punktu widzenia na aprobatę nie zasługiwał dowód z opinii biegłego inż. E. S. (1) (k. 120-136). Wymieniona opinia została wszakże oparta m.in. na dowodach z zeznań świadka A. G. oraz zeznań świadka D. L. (k. 124-125), a więc dowodach, które - z uwagi na późniejszą zmianę statusu procesowego tych osób - nie mogły stanowić podstawy dowodowej rozstrzygnięcia procesowego i w efekcie nie mogły stać się podstawą ustaleń faktycznych w tej sprawie. Po drugie, wymieniona opinia nie została oparta na dowodach z nagrania z rejestratora samochodowego oraz nagrania z monitoringu firmy (...), gdyż biegły nie był w stanie samodzielnie odtworzyć tych nagrań, a jednocześnie nie widział potrzeby, aby biegły innej specjalności dokonał odtworzenia tych dowodów. Dowodem pozwalającym na dokonanie ustaleń faktycznych w sprawie nie była również uzupełniająca pisemna opinia biegłego inż. E. S. (1) (k. 289-303). Wymieniony dowód ponownie nie uwzględnił wymienionych dowodów z nagrania z rejestratora samochodowego oraz nagrania z monitoringu firmy (...), gdyż biegły nie był w stanie samodzielnie odtworzyć tych nagrań, a jednocześnie nie widział potrzeby, aby biegły innej specjalności dokonał odtworzenia tych dowodów. W tym zakresie biegły wyjaśnił, że: „opracowujący niniejszą uzupełniającą ekspertyzę nie poddawał analizie zapisanych obrazów przebiegu zdarzenia z rejestratora samochodu należącego do A. K. oraz monitoringu firmy (...) pod względem oceny prędkości jazdy pojazdów, które przemieszczały się do miejsca zdarzenia, tj. motocykla H., jak i samochodu osobowego T. (...), ze względu na brak możliwości dokładnego pomiaru czasu w stosunku do podawanego na ekranie w sekundach oraz pokonanego w tym czasie odcinka drogi” (k. 293). Zdaniem sądu przytoczone tłumaczenia należy uznać za nieprzekonujące, bo jeżeli biegły nie był w stanie, z przyczyn technicznych, odtworzyć nagrań, to powinien zwrócić się do organu procesowego o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego mającej na celu odtworzenie tych nagrań i ustalenie ilości klatek obrazu tych nagrań przypada na daną jednostkę czasu (np. 1 sekundę). Po drugie, wnioski opinii uzupełniającej miały charakter niekategoriyczny, nie pozwalający organom prowadzącym postępowanie na dokonanie ustaleń faktycznych. W ten sposób należało wszakże ocenić fragment opinii biegłego, w którym wskazywał on, że: „nie można wykluczyć, iż motocyklista przed wypadkiem mógł poruszać się z prędkością nieco większą w stosunku do oszacowanej analitycznie w momencie zdarzenia wynoszącej około 100 km/h. Jednak brak jest dostatecznych przesłanek do uznania, iż prędkość średnia motocyklisty przed wypadkiem była to rzędu 140 km/h, jak podano we wnioskach z badań mgr inż. W. G.” (k. 294). Po trzecie, wydając uzupełniającą opinię biegły określił prędkość motocykla w chwili uderzenia w samochód marki T. (...) na 100 km/h (k. 293), podczas gdy wydając pierwszą z opinii tego nie uczynił. Dowodem pozwalającym na dokonanie ustaleń faktycznych w sprawie nie była również druga uzupełniająca ustna opinia biegłego inż. E. S. (2) (k. 355-357).

Po pierwsze, podstawą tej opinii także nie były dowody z nagrania z monitoringu oraz nagrania z rejestratora. Biegły, zdaniem sądu błędnie, uznał, że nie podważa to wniosków jego opinii. W ten sposób należy ocenić fragment wypowiedzi biegłego, w którym wskazał on, że: „według mnie bardziej dokładniej tego czasu nie da się określić, ale nie jestem pewny” (k. 355). Kolejna uzupełniająca opinia biegłego była, podobnie jak pierwsza uzupełniająca opinia, niekategoryczna. W ten sposób należy wszakże ocenić fragment tej opinii, w której biegły wskazał, że: „Prędkość motocykla była większa niż 100 km/h, ale mniejsza niż 140 km/h” (k. 355-356), a także „nie jestem w stanie określić, ile więcej km/h powyżej 100 km/h poruszał się motocyklista” (k. 356) oraz „nie odrzucam prędkości 120 km/h, którą mógł poruszać się motocyklista przed zderzeniem” (k. 356). Tak ujęta opinia nie mogła być przecież dowodem, na podstawie którego sąd mógł wyprowadzać wnioski co do tego, czy oskarżeni powinni ponieść odpowiedzialność karną za czyny zarzucane im w akcie oskarżenia. Przytoczone niekategoryczne wypowiedzi biegłego skutkowały brakiem potrzeby analizy dalszej części jego ustnej opinii. Tylko wyłącznie precyzyjne ustalenie prędkości motocyklisty mogło wszakże pozwolić na ustalenie odległości, z jakiej oskarżeni mogli zobaczyć pokrzywdzonego poruszającego się z ich lewej strony, a w efekcie, czy mogli go zobaczyć z lewej strony i ewentualnie podjąć kroki zmierzające do uniknięcia zderzenia.

Zdaniem sądu dowodem pozwalającym na dokonanie ustaleń faktycznych w sprawie była natomiast pisemna opinia biegłych Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra J. S. w K. (k. 531-575). Wspomniana opinia ma charakter zupełny w tym znaczeniu, że została wydana na podstawie całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w tym dowodów z nagrania z rejestratora oraz nagrania z monitoringu (k. 29, k. 31). Wymienione nagrania zostały poddane ocenie biegłemu z zakresu informatyki, który wskazał, że w przypadku nagrania z monitoringu (k. 31) średnia ilość klatek na sekundę wynosi 15.015 fps (k. 517-520). Przytoczone dowody z nagrań przydały się biegłym do rekonstrukcji przebiegu wydarzenia. Analizując dowody z nagrań biegli uznali, że „można ustalić średnią prędkość motocykla (...) na wybranym fragmencie drogi w oparciu o różnicę czasu odpowiadającą kadrom, na których pojazd był na końcu i na początku pomiarowego odcinka drogi” (k. 546). Biegli wydali opinię dokonując rekonstrukcji przebiegu wypadku i jego analizy nie tylko przy wykorzystaniu dowodów z nagrań, ale także przy wykorzystaniu programu PC-C. (wersja 11.1) oraz programu PC-R. (wersja 4.2). Sąd podzielił wnioski omawianej opinii, gdyż miała ona charakter zupełny, odnosząc się nie tylko do zachowania oskarżonych, ale również do zachowania pokrzywdzonego. Zupełność tej opinii wynikała także z tego, że biegli rozważyli także możliwości uniknięcia zderzenia pojazdów. Sąd podzielił wnioski pisemnej opinii także z tego względu, że biegli w sposób wyczerpujący wyjaśnili przesłanki ich stanowiska poprzez odwołanie się do dostępnych w literaturze wyników badań naukowych w miesięczniku „Paragraf na drodze” (k. 595-599b).

Ustalając stan faktyczny sąd dał także wiarę dowodom z dokumentów, gdyż żadna ze stron, jak również sąd z urzędu nie znalazł podstaw do kwestionowania ich autentyczności, jak również prawdziwości.

A. G. została oskarżona o to, że:

w dniu 16 czerwca 2016 r. około godz. 19:00 na ul. (...) w rejonie skrzyżowania z ul. (...) w G., kierując samochodem marki T. (...) nr rej. (...) jakom kursantka nauki prawa jazdy pod nadzorem (...) nieumyślnie naruszyła zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowych określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że zbliżając się do skrzyżowania nie zachowała szczególnej ostrożności i wjeżdżając z drogi podporządkowanej na jezdnię ul. (...) nie ustąpiła pierwszeństwa kierującemu motocyklem marki H. nr rej. (...) J. D. nadjeżdżającemu z jej lewej strony, w wyniku czego doszło do uderzenia przodem motocykla w przednią część lewego boku samochodu T. (...), w następstwie czego J. D. doznał obrażeń w postaci pourazowego uszkodzenia narządów klatki piersiowej i jamy brzusznej przy współistniejących uszkodzeniach układu kostnego w wyniku których zmarł, **tj. przestępstwo określone w art. 177 § 2 kk**

D. L. został oskarżony o to, że:

w dniu 16 czerwca 2016 r. około godz. 19:00 na ul. (...) w rejonie skrzyżowania z ul. (...) w G., jako instruktor nauki jazdy „współprowadzący pojazd” nauki jazdy marki T. (...) nr rej. (...), którym kierowała kursantka A. G.,

nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że zbliżając się do skrzyżowania nie zachował szczególnej ostrożności i wjeżdżając z drogi podporządkowanej na jezdnię ul. (...) nie ustąpił pierwszeństwa kierującemu motocyklem marki H. nr rej. (...) J. D. nadjeżdżającemu z jej lewej strony, w wyniku czego doszło do uderzenia przodem motocykla w przednią część lewego boku samochodu T. (...), w następstwie czego J. D. doznał obrażeń w postaci pourazowego uszkodzenia narządów klatki piersiowej i jamy brzusznej przy współistniejących uszkodzeniach układu kostnego, w wyniku których zmarł, **tj. przestępstwo określone w art. 177 § 2 kk**

Oskarżony **D. L.** oraz oskarżona **A. G.** w swych wyjaśnieniach nie przyznali się do popełnienia zarzucanego każdemu z nich czynu zabronionego. Zdaniem Sądu oceniając przytoczone wyjaśnienia oskarżonych z punktu widzenia materiału dowodowego zebranego w niniejszej sprawie brak było w nim dowodów pozwalających na negatywną ocenę ich wyjaśnień oraz w efekcie przypisanie im popełnienia zarzucanego im czynu przestępnego polegającego na spowodowaniu wypadku komunikacyjnego określonego w art. 177 § 2 k.k.

Oskarżyciel publiczny w akcie oskarżenia wskazał, że oskarżeni swym zachowaniem naruszyli reguły określone w art. 3 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. z 2018 r. Dz. U. poz. 1990 ze zm.; cyt. dalej jako p.r.d.). Wedle treści art. 3 ust. 1 p.r.d. uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie. Z kolei wedle art. 5 ust. 1 p.r.d. uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe. Z kolei wedle art. 25 ust. 1 p.r.d. kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Przez ustąpienie pierwszeństwa – należy rozumieć powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego - do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku (art. 2 pkt 23 p.r.d.).

Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa dotyczy kierujących pojazdami, bez względu na to, czy inny uczestnik ruchu drogowego jadący z pierwszeństwem przejazdu naruszył zasady ruchu drogowego (tak trafnie Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 maja 2011 r., IV KK 44/11, Legalis nr 380787). Oznacza to, że przestrzeganie przez jadącego z pierwszeństwem przejazdu zasad ruchu drogowego, w tym co do dopuszczalnej prędkości, nie jest normatywnym warunkiem przestrzegania przez innych kierowców, wjeżdżających z drogi podporządkowanej, obowiązku przewidzianego w art. 25 ust. 1 p.r.d.

Przytoczone obowiązki przewidziane w prawie ruchu drogowego niewątpliwie odnosiły się do oskarżonej **A. G.** jako kierującej pojazdem marki T. (art. 87 ust. 1 pkt 2 p.r.d.). Zdaniem sądu obowiązki te odnosiły się także do oskarżonego **D. L.** jako osoby nadzorującej naukę jazdy. Instruktor nauki jazdy odpowiada wszakże za popełnienie wypadku komunikacyjnego w trakcie odbywania nauki jazdy na zasadach ogólnych, przewidzianych w k.k. Zarówno kursant, jak i instruktor nauki jazdy są uczestnikami ruchu, ponoszącymi odpowiedzialność za naruszenie przez siebie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (tak trafnie Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 23 lutego 2011 r., III KK 276/10, OSNKW 2011, Nr 7, poz. 56).

Zdaniem sądu, mając na względzie stan faktyczny ustalony w niniejszej sprawie, należało jednak przyjąć, że oskarżeni swym zachowaniem nie naruszyli żadnej z wymienionych reguł ostrożności obowiązujących w ruchu drogowym. Oskarżona **A. G.**, a w konsekwencji także oskarżony **D. L.**, zachowali szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do skrzyżowania z drogi podporządkowanej, ostrożność wynikającą z art. 25 ust. 1 p.r.d. oraz art. 3 ust. 1 p.r.d., oraz jednocześnie zastosowali się do znaku ostrzegawczego A-7, którego obowiązek przestrzegania wynika z art. 5 ust. 1 p.r.d. Zdaniem sądu świadczy o tym dowód z nagrania (k. 31, protokół oględzin k. 109), na podstawie którego

należy przyjąć, że oskarżona **A. G.**, po dojechaniu do skrzyżowania ulicy (...) z ulicą (...), zatrzymała swój pojazd marki T.. Następnie w czasie, gdy pojazd marki T. stał, oczekując na możliwość włączenia się do ruchu, oskarżona przepuściła jadący z pierwszeństwem przejazdu ulicą (...) w kierunku ulicy (...) inny samochód osobowy marki T.. Dopiero po przejeździe tego pojazdu oskarżona **A. G.** zdecydowała się ruszyć i kierując się w swoją lewą stronę po łuku wykonać manewr skrętu. Takie zachowanie oskarżonej **A. G.**, a w konsekwencji także oskarżonego **D. L.**, oznaczało, że wymienieni oskarżeni zachowali szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do skrzyżowania z drogi podporządkowanej oraz jednocześnie zastosowali się do znaku ostrzegawczego A-7. Oskarżeni nie wjechali wszakże na jezdnię ulicy (...) bez uprzedniego zatrzymania. Oskarżeni nie wjechali wszakże na jezdnię ulicy (...) bez uprzedniego ustąpienia pierwszeństwa przejazdu innemu pojazdowi jadącemu ulicą (...) w kierunku ulicy (...).

Zdaniem sądu, mając na względzie stan faktyczny ustalony w niniejszej sprawie, należało przyjąć, że oskarżeni swym zachowaniem nie naruszyli także obowiązku ustąpienia pierwszeństwa innemu pojazdowi jadącemu drogą z pierwszeństwem przejazdu. Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z pierwszeństwem przejazdu wyrażony w art. 25 ust. 1 p.r.d. nie ma wszakże charakteru absolutnego w tym znaczeniu, że nie można wymagać od kierującego pojazdem obowiązku jego przestrzegania, gdy nie ma on możliwości wywiązania się z niego. W niniejszej sprawie zdaniem sądu z taką sytuacją mieliśmy do czynienia, gdyż kierująca pojazdem marki T. oskarżona **A. G.**, a także nadzorujący jej naukę jazdy oskarżony **D. L.** nie mieli możliwości zauważenia jadącego ulicą (...) z lewej ich strony motocykla kierowanego przez pokrzywdzonego **J. D.**. Nie mieli oni takiej możliwości z uwagi na prędkość motocyklisty, warunki drogowe występujące na jezdni ulicy (...) w czasie wypadku w postaci zacielenia rzucanego na jezdnię przez drzewa i budynki, w postaci poruszania się innego pojazdu osobowego za motocyklistą, który miał na sobie ubiór w ciemnych barwach. Wniosek ten wynika z analizy opinii biegłych Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra **J. S. w K.**, (...) w **G.**, których wnioski sąd w całości podzielił.

Na podstawie przytoczonej opinii sąd przyjął, że z symulacji dokonanej przy wykorzystaniu programu PC-C. wynikało, że przed kolizją prędkość samochodu marki T. wynosiła 16,9 km/h, a prędkość motocykla marki H. wynosiła 110 km/h (k. 552). Biegli zweryfikowali te prędkości dokonując analizy dowodu z nagrania z monitoringu firmy (...), z której to analizy wynikało, że między momentem ruszenia samochodu, a jego zderzeniem z motocyklem upłynęło 2,997 sekundy, natomiast ruch motocykla przed zderzeniem od miejsca usytuowania przedniego koła motocykla na wysokości cienia drzewa oznaczonego numerem 2 do miejsca zderzenia pojazdów trwał 0,4 sekundy (k. 554). Na podstawie analizy dowodu z nagrania biegli zajęli stanowisko, wedle którego prędkość pojazdu marki T. przed zderzeniem wynosiła około 16,9 km/h (k. 555). Poprawność założeń przyjętych w symulacji w ruchu motocykla, w tym prędkości tego pojazdu przed zderzeniem, biegli sprawdzili poprzez analizę filmu z monitoringu. W tym zakresie biegli przyjęli w ślad za dowodem z nagrania z monitoringu, że motocykl pokrzywdzonego znajdował się w odległości 12,9 metra przed miejscem zdarzenia, kiedy znajdował się na wysokości cienia drzewa oznaczonego przez biegłych numerem 2. Mając na względzie tę odległość (12,9 metra) oraz czas, w którym motocykl pokonał odcinek od cienia drzewa oznaczonego numerem 2 do miejsca zderzenia pojazdów (0,4 sekundy) biegli przyjęli, że pokrzywdzony kierujący motocyklem mógł poruszać się ze średnią prędkością około 116 km/h (k. 556). Następnie biegli przyjęli hamowanie motocykla z opóźnieniem 8,9 m/s², co finalnie doprowadziło ich do wniosku, że na podstawie analizy dowodu z nagrania, podobnie jak w przypadku symulacji, prędkość motocykla w chwili zderzenia z pojazdem marki T. wynosiła około 109,7 km/h (k. 557). Mając na względzie tę prędkość oraz czas, w trakcie którego pojazd marki T. pokonał odległość prawie 7 metrów od wjazdu z ulicy (...) do miejsca zderzenia pojazdów (2,97 sekundy) biegli określili prędkość motocykla w chwili ruszenia pojazdu marki T.. W tym zakresie biegli wskazali, że w momencie ruszenia samochodu marki T. z ulicy (...) na ulicę (...) motocykl kierowany przez pokrzywdzonego poruszał się z prędkością około 133 km/h, a od miejsca zderzenia mogła go dzielić odległość ponad 107 metrów (k. 559).

Podzielając przytoczone obliczenia dokonane przez biegłych sąd przyjął, że oskarżona **A. G.**, jak również oskarżony **D. L.** nie mieli możliwości realizacji obowiązku ustąpienia pierwszeństwa motocyklowi **J. D.**, gdyż nie mieli możliwości zauważenia jadącego ulicą (...) z lewej ich strony motocykla kierowanego przez pokrzywdzonego. W momencie ruszenia samochodu marki T. z ulicy (...) na ulicę (...) motocykl kierowany przez pokrzywdzonego poruszał się z prędkością około 133 km/h, a od miejsca zderzenia mogła go dzielić odległość ponad 107 metrów. Warto w tym

miejscu zaznaczyć, że gdyby pokrzywdzony poruszał się ze stałą prędkością 90 km/h, to – dzieląc opinię biegłych - do wypadku nie doszłoby, ponieważ pojazd marki T. zdążyłby zjechać z pasa ruchu motocykla (k. 562). Co więcej, oskarżeni nie mieli możliwości zauważenia motocyklisty, gdyż w momencie wjazdu pojazdu oskarżonych na ulicę (...) motocykl pokrzywdzonego J. D. znajdował się w cieniu, który na jezdnię ulicy (...) rzucały budynki i drzewa usytuowane przy tej ulicy. Jadący motocyklem pokrzywdzony J. D. ubrany był w odzież w ciemnych barwach. Za motocyklem jechał samochód osobowy, który uniemożliwiał oskarżonym rozpoznanie, że ulicą (...) jedzie jeszcze, oprócz tego samochodu osobowego, także motocykl kierowany przez J. D.. W tym zakresie – w ślad za biegłymi – należy przytoczyć wyniki badań dr inż. J. U., który wskazywał, że jeżeli motocykl znajduje się w perspektywie jezdni na tle innych pojazdów, również jadących z włączonymi światłami, trzeba ten pojazd wyławić i odseparować od innych pojazdów, co wcale nie jest zadaniem łatwym w dzień (tak J. U., Rozpoznanie prędkości nadjeżdżającego pojazdu, w tym motocykla, Paragraf na Drodze 2010, Nr (...), s. 68). Co więcej, oskarżona musiała obserwować nie tylko pojazdy jadące z lewej strony, ale także pojazdy jadące z prawej strony w kierunku ulicy (...). W tym kontekście należy zwrócić uwagę, że jak wykazali biegli w swej pisemnej opinii, przed wypadkiem za ulicą (...) znajdował się samochód na części jezdni, na którą miała zamiar wjechać oskarżona A. G. (k. 563-564). Gdyby nawet hipotetycznie oskarżeni mieli możliwość obserwacji motocykla pokrzywdzonego, to nie mogli oni dokonać w sposób prawidłowy oceny jego prędkości, gdyż – jak wskazali biegli – wąski (0,7 metra) przód motocykla, w porównaniu do szerokości samochodów, utrudnia obserwatorowi dokonanie właściwej oceny odległości dzielącej go od niego, a nadto oskarżeni widzieli tylko przód zbliżającego się motocykla, co uniemożliwiało im oszacowanie jego prędkości, gdyż był on w dużej odległości (k. 564). W tym przypadku ponownie – w ślad za opinią biegłych – należy przytoczyć wyniki badań dr inż. J. U., który wskazywał, że jeżeli kierowca zamiast 50 lub 70 km/h jedzie z prędkością 110, czy 130 km/h, to po pierwsze takie odstępstwo od reguły trudno przewidywać, a po drugie, tak duża prędkość pojazdu niezwykle niekorzystnie wpływa na możliwość percepcji tej prędkości przez pieszego, a także, że obserwator ma możliwość obserwacji zwiększających się rozmiarów kątowych, pod jakimi widzi on przód pojazdu, co w istotny sposób utrudnia określenie jego faktycznej prędkości (tak J. U., Nadmierna prędkość a przyczynienie się do skutków wypadku, Paragraf na Drodze (...), numer specjalny, s. 282-283). Wedle przytoczonych wyników badań należy podzielić wnioski biegłych, wedle którego obserwator może oszacować, że samochód o szerokości 1,9 metra porusza się z prędkością około 130 km/h, gdy znajdzie się on w odległości około 49 metrów, natomiast w przypadku motocykla o szerokości 0,7 metra wymieniony obserwator może tego dokonać z odległości około 31 metrów.

Z tych względów, uznając, że oskarżeni swym zachowaniem nie naruszyli obowiązków przewidzianych w ruchu drogowym, sąd uznał, że nie wyczerpali oni znamion występków określonego w art. 177 § 2 k.k. Stąd też, na podstawie art. 17 § 1 pkt 2 in principio k.p.k. w zw. z art. 414 § 1 zd. 2 k.p.k., należało uniewinnić oskarżonych, o czym orzeczono jak w punkcie I-szym i II-gim wyroku.

Wbrew stanowisku oskarżenia nie było w tej sprawie dopuszczalne dokonanie oceny zachowania oskarżonych z punktu widzenia przestępstwa przewidzianego w art. 162 § 1 k.k. Należy przychylić się do stanowiska, wedle którego sprawca wypadku, odpowiadający za występki z art. 145 § 1 lub § 2, ewentualnie w związku z § 3 KK, ponosi także - w razie nieudzielenia pomocy ofierze wypadku w warunkach określonych w art. 164 KK - odpowiedzialność za pozostające w zbiegu realnym przestępstwo z art. 164 § 1 KK (tak Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 12 kwietnia 1995 r., I KZP 2/95, OSNSKW 1995, Nr 5-6, poz. 26). W tym przypadku mamy do czynienia z dwoma czynami zabronionymi: jednym z art. 177 k.k. oraz drugim czynem z art. 162 § 1 k.k., których ewentualne przypisanie łączy się z wymierzeniem oskarżonemu dwóch kar jednostkowych, a w ich miejsce kary łącznej, ewentualnie potraktowanie drugiego z czynów jako współukarzanego, o ile zostałyby spełnione przesłanki tej instytucji. Z taką sytuacją procesową możemy mieć jednak do czynienia tylko wówczas, gdy czyn przewidziany w art. 162 § 1 k.k. został oskarżonym zarzucony w akcie oskarżenia. W tej sprawie z taką sytuacją nie mieliśmy do czynienia. Zdaniem sądu ocena zachowania oskarżonych z punktu widzenia wspomnianego przestępstwa byłaby natomiast niedopuszczalnym wyjściem poza granice skargi wyznaczone treścią aktu oskarżenia (art. 14 § 1 k.p.k.).

O kosztach procesu orzeczono jak w punkcie III-cim wyroku.