

Sygn. akt VIII K 330/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 marca 2018 roku

Sąd Rejonowy w Bielsku Podlaskim Zamiejscowy VIII Wydział Karny w S. w składzie:

Przewodniczący: SSR Elżbieta Smoktunowicz

Protokolant: stażysta Katarzyna Bońko

po rozpoznaniu w dniach : 26 stycznia 2018 roku, 2 marca 2018 roku sprawy:

P. S. s. K. i K. z domu S.

Urodzonego w dniu (...) w S.,

oskarżonego o to, że:

w dniu 8 sierpnia 2016 roku, około godziny 19:00 w miejscowości K. w gminie S., prowadząc kombajn zbożowy marki C. nie zastosował się do obowiązku jazdy po drodze publicznej z hederem przewożonym na wózku ciągniętym z tyłu pojazdu i jechał z zamontowanym z przodu pojazdu hederem o szerokości 5 metrów zajmując całą szerokość jezdni, czym naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i doprowadził do czołowego zderzenia z nadjeżdżającym z naprzeciwka zza łuku drogi samochodem osobowym marki F. (...) o nr rej. (...) prowadzonym przez M. J. (1), w wyniku czego kierujący samochodem F. (...) doznał obrażeń w postaci stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej, skręcenia lewego stawu kolanowego, stłuczenia lewego uda z krwiakiem śródmięśniowym oraz oparzenia palców prawej ręki czym spowodował naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni

tj. o czyn z art. 177 § 1 kk

I. Na podstawie art. 66 § 1 kk, art. 67 § 1 kk postępowanie karne wobec oskarżonego P. S. warunkowo umarza na okres próby wynoszący 2 (dwa) lata.

II. Na podstawie art. 67 § 3 kk orzeka od oskarżonego na rzecz pokrzywdzonego M. J. (1) obowiązek uiszczenia nawiazki w wysokości 1500 złotych (jeden tysiąc pięćset złotych).

III. Zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 60 (sześćdziesiąt) złotych tytułem opłaty oraz obciąża go pozostałymi kosztami procesu.

Sygn. akt VIII K 330/17

UZASADNIENIE

Na podstawie całokształtu materiału dowodowego, zgromadzonego i ujawnionego w toku przewodu sądowego, Sąd ustalił następujący stan faktyczny.

Oskarżony P. S. ma 38 lat. Zamieszkuje w K. gm. S.. Jest żonaty i posiada małoletnie dziecko. Prowadzi gospodarstwo rolne. Dotychczas nie był karany i nie leczył się psychiatrycznie ani odwykowo.

W dniu 8 sierpnia 2016 roku około godziny 19:00 oskarżony wraz z A. S. (poprzednio L.) jechali kombajnem zbożowym marki C. przez miejscowość K. w kierunku miejscowości O.. Kombajn kierowany przez oskarżonego miał założony z przodu hader o szerokości 5 metrów, zajmując całą szerokość jezdni. Oskarżony nie zastosował się do obowiązku

przewozu hedera na wózku ciągniętym z tyłu pojazdu. Z przeciwnego kierunku busem marki F. (...) o nr rej. (...) podróżował M. J. (1). Oskarżony dojeżdżając do łuku drogi zauważył nadjeżdżający z przeciwka pojazd, zatrzymał kombajn lecz nie zjechał na pobocze. P. S. jadąc drogą publiczną z doczepionym hederem, zajmując całą szerokość jezdni naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

M. J. (1) podróżował samochodem marki F. (...) przekraczając prędkość dozwoloną administracyjnie w terenie zabudowanym o 28 km/h. Dojeżdżając do łuku drogi zauważył, że na torze jego jazdy znajduje się inny pojazd i podjął manewry obronne. Zaczął hamować lecz bezskutecznie. Samochód marki F. (...) uderzył przodem w lewą przednią stronę hedera zamontowanego w kombajnie. Do zdarzenia doszło na łuku drogi w pobliżu posesji nr (...). Bezpośrednio po zdarzeniu oskarżony cofnął kombajn chcąc umożliwić wydostanie się z samochodu M. J. (2). Na miejsce została wezwana Policja i karetka pogotowia, która zabrała M. J. (1) do szpitala w B..

Nawierzchnia drogi była asfaltowa, szerokość jezdni wynosiła 5,1 m. Po obu stronach jezdni znajdowały się piaszczysto-trawiaste pobocza o szerokości 1,3 m po stronie lewej i 2,3 m. po stronie prawej. Z uwagi na gęsta zabudowę oraz rosnącą bujnie roślinność kierujący pojazdami mieli ograniczoną widoczność drogi.

W wyniku zdarzenia M. J. (1) doznał obrażeń ciała w postaci stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej, skręcenia lewego stawu kolanowego, stłuczenia lewego uda z krwiakiem śródmięśniowym oraz oparzenia palców prawej ręki, które to stanowiły naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: częściowo wyjaśnień oskarżonego P. S. k. 191v (25v-26, 64v-65), zeznań M. J. (1) k. 192-192v (27, 45v), A. S. k. 192v-193 (30, 44v, 117v, 119), W. G. (1) k. 193-193v (105, 119-119v), opinii pisemnej i ustnej biegłego C. D. k. 127-140, 198; **w pełni na podstawie:** zeznań M. S. k. 197v (113), opinii pisemnych i ustnej biegłego P. D. k. 82-87v, 123-124v, 187v., protokołu z przebiegu badania stanu trzeźwości k. 3, świadectwa wzorcowania k. 4, protokołu oględzin pojazdu k. 5-6, 7-8, szkicu sytuacyjnego k. 9, 49, planu drogi k. 109-112, dokumentacji fotograficznej k. 11-15, 51-53, 99-102, dokumentacji medycznej k. 33-36v, 57-58, sprawozdania sądowo-lekarskiego wraz z opinią k. 38, 74, danych osobo-poznawczych k. 60, 61, karty karnej k. 67, 164 oraz pozostałych dokumentów zgromadzonych i ujawnionych w toku przewodu sądowego.

Oskarżony na rozprawie głównej nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i podtrzymał wyjaśnienia złożone w postępowaniu przygotowawczym. Wyjaśnił wówczas, że w dniu 8 sierpnia 2016 roku około godziny 19:00 jechał wraz z A. S. (dawniej L.) swoim kombajnem zbożowym marki C. (...) w stronę miejscowości O.. Przejeżdżając przez miejscowość K. z odległości ok. 50 metrów zobaczył pomiędzy drzewami za łukiem drogi dach samochodu jadącego z naprzeciwka. Samochód ten w ocenie oskarżonego jechał szybko. Wskazał, że zatrzymał kombajn. Wyjaśnił, że kierujący busem patrzył się w swoją lewą stronę, nie skupiając się na drodze. Wskazał, że kierujący samochodem, gdy spojrzał już na drogę, to zaczął od razu hamować, ale bezskutecznie. Wyjaśnił, że samochód uderzył w heder kombajnu, który był założony z przodu. Wskazał, że chciał wyciągnąć kierowcę busa, ale nie dało się otworzyć drzwi. Kierowca odsunął fotel i wyszedł sam przez tylne drzwi. Wyjaśnił, że mężczyzna nie chciał pomocy medycznej. Stwierdził, że kierowca busa kazał mu zabrać kombajn i uciec. Zaznaczył, że w momencie zdarzenia był trzeźwy. Przyznał, że gdyby nie to, że siedział wysoko to przez rosnące drzewa nie widziałby nadjeżdżającego z przeciwka pojazdu. Jego zdaniem kierujący busem zauważył kombajn będąc w odległości ok. 10 metrów od niego. Wskazał, że kombajn znajdował się bliżej prawej strony, ale był jeszcze na środku jezdni. Zaznaczył, że z lewej strony było jeszcze trochę miejsca od jezdni do ogrodzenia.

Sąd zważył, co następuje:

Sąd generalnie dysponował dwiema odmiennymi relacjami, co do samego przebiegu wypadku. Z jednej strony oskarżony P. S. oraz świadek A. S. (poprzednio L.) wskazywali, że to M. J. (1) był sprawcą wypadku. Akcentowali, że oskarżony zatrzymał kombajn, bus poruszał się z dużą prędkością, M. J. (1) nie obserwował drogi i wykonał manewr hamowania zbyt późno. Zdaniem w/w wymienionych M. J. (1) mógłby uniknąć zderzenia gdyby zjechał na pobocze. Z drugiej strony pokrzywdzony M. J. (1) oraz świadek W. G. (2) zeznali, że kombajn cały czas był w ruchu. Pokrzywdzony nadto zaznaczył, że poruszał się z prędkością administracyjnie dozwolona – 50 km/h. Oprócz wyżej

wymienionych osób nie było innych bezpośrednich świadków zdarzenia. Wobec powyższego wyjaśnienia oskarżonego oraz przesłuchanych w/w świadków należało uznać za wiarygodne w tej części, w której zbieżne są z ustalonym stanem faktycznym. Niemniej całokształt okoliczności ujawnionych w toku przewodu sądowego dostarczył przekonujących dowodów winy oskarżonego i potwierdził słuszność stawianego mu zarzutu.

Jak już wspomniano wyjaśnienia oskarżonego oraz zeznania A. S. są ze sobą zbieżne, niemal identyczne, to też oceniono je łącznie. W ocenie Sądu nie budzą wątpliwości depozycje złożone przez w/w, co do odległości z jakiej dostrzegli nadjeżdżający z przeciwka samochód, sposobu poruszania się kombajnem i zatrzymaniem kombajnu przed wypadkiem oraz ograniczonej widoczności w miejscu zdarzenia albowiem znajdują odzwierciedlenie w pozostałym materiale dowodowym. Natomiast składane przez oskarżonego wyjaśnienia, w których wskazywał na „gapiostwo” M. J. (1) oraz opisywany przez niego sposób zachowania po zdarzeniu należy uznać za przyjęta formę obrony mającą uchronić go przed odpowiedzialnością karną. W ocenie Sądu powyższe wskazuje na chęć przerzucenia odpowiedzialności za wypadek wyłącznie na kierującego busem. Choć relację oskarżonego potwierdza A. S., to zaznaczyć należy, że jest ona jego małżonką, a więc osobą niewątpliwie zainteresowaną rozstrzygnięciem. Zauważyć trzeba, że relacja oskarżonego jakoby M. J. (1) zauważył kombajn w odległości ok. 10 m przed nim nie znajduje odzwierciedlenia zarówno w sporządzonych szkicach sytuacyjnych, jak również w opinii biegłego P. D.. Także usytuowanie śladów zderzenia na pojazdach oraz śladów hamowania na drodze wyklucza, by bus kierowany przez M. J. (1) przekroczył oś jezdni.

Natomiast M. J. (1) wskazywał, że kombajn poruszał się cały czas, zaś on rozpoczął hamowanie z odległości około 40 metrów. Zeznał, że widoczność drogi na łuku utrudniały zabudowania oraz rosnące krzaki i drzewa. Jednoznacznie twierdził, że kombajn zajmował całą szerokość jezdni. Zaprzeczył, aby mówił oskarżonemu, żeby usunąć pojazdy z drogi i nie wzywać służb. Wskazał, że wciąż odczuwa skutki wypadku. Zeznał, że poruszał się z prędkością 45-50 km/h albowiem gdyby poruszał się szybciej, uderzyłby w zabudowania. Stwierdził, że szerokość hederu nie pozwala na minięcie się z kombajnem nawet po zjechaniu na pobocze. Zaprzeczył, aby oskarżony mógł go widzieć w momencie, gdy znajdował się za zakrętem bowiem miejsce to zarośnięte jest drzewami. Wskazał, że z samochodu wyszedł sam przez boczne drzwi.

Relację M. J. (1) potwierdza W. G. (2). Świadek zeznał, że kombajn cały czas się poruszał. Stwierdził, że kombajn mógł bardziej zjechać na pobocze, co stworzyłoby miejsce na jego wyminięcie. Wskazał, że roślinność i ganek ograniczały widoczność. Wskazał, że pierwszy był na miejscu wypadku. Zeznał, że ze samego zdarzenia nie widział, tylko słyszał trzask uderzenia. Nie słyszał odgłosów hamowania. Zauważyć należy, że zeznania świadka nie były konsekwentne. W trakcie konfrontacji z A. S., zeznał, że słyszał również odgłos hamowania. Nadto wskazywał, że widział jak kombajn się porusza w momencie zdarzenia, choć samego wypadku nie widział.

Zeznania W. G. (2) oraz M. J. (1) w zakresie w jakim twierdzili, że kombajn w czasie zderzenia poruszał się, oraz depozycje pokrzywdzonego co do prędkości z jaką prowadził busa uznać należy za niewiarygodne albowiem pozostają w sprzeczności w pozostałym zebranych materiałach dowodowych, w szczególności zabezpieczonymi śladami na miejscu zderzenia oraz opiniami biegłych. Zauważyć należy również, że W. G. (2) zeznał nie konsekwentnie. W tym zakresie zeznania składane przez w/w nie mogą stanowić podstaw ustaleń stanu faktycznego.

Zeznania świadka M. S. niewiele wniosły do sprawy. Nie pamiętał przebiegu zdarzenia. Wskazał, że to on dokonywał oględzin i sporządził szkic sytuacyjny.

Wyjaśnienia oskarżonego oraz zeznania świadków co do ograniczonej widoczności drogi w miejscu wypadku potwierdza sporządzona notatka urzędowa (k. 116) oraz zabezpieczona dokumentacja fotograficzna (k.11-15, 51-53, 99-102). Ze sporządzonej notatki wynika, że funkcjonariusze przejeżdżali przez łuk drogi, na którym doszło do wypadku. W notatce wskazano, że widoczność drogi ogranicza gęsta zabudowa oraz drzewa i krzewy rosnące na posesjach bezpośrednio przy ogrodzeniach. Zgodnie z treścią notatki, w miejscu zdarzenia, nadjeżdżający z naprzeciwka pojazd staje się widoczny w odległości ok. 40 metrów. Z dokumentacji fotograficznej wynika, że budynki

znajdują się blisko jezdni utrudniając widoczność na łuku drogi. Nadto na poboczach, blisko ogrodzeń znajdują się słupy średniego napięcia oraz słupy latarni. Widoczność ograniczają również drzewa i krzewy rosnące w pobliżu drogi.

Z protokołów oględzin pojazdów (k. 5-6, 7-8) wynika, że uszkodzenia pojazdu F. (...) umiejscowione były na całej szerokości przodu samochodu. W kombajnie natomiast uszkodzony został zamontowany z przodu heder w części przedniej po lewej stronie.

Sporządzone szkice miejsce zdarzenia (k. 9, 49) oraz plany drogi (k.109-112) wskazują, że szerokość jezdni w miejscu wypadku wynosiła 5,1 m, zaś pobocza 2,3 m postronnie prawej i 1,3 m po stronie lewej.

Z protokołów badania stanu trzeźwości (k. 3, 19) wynika, że obaj kierujący byli trzeźwi.

Z dokumentacji medycznej (k. 33-36v, 57-58) oraz sprawozdania sądowo-lekarskiego wraz z opinią (k. 38, 74) wynika, że M. J. (1) w wyniku doznał stłuczenia klatki piersiowej po stronie lewej, skręcenia lewego stawu kolanowego, stłuczenia lewego uda z krwiakiem śródmięśniowym, oparzenia palców prawej ręki. W opinii biegłych sądowych dr med. Z. A. oraz dr med. M. D. (1) w/w obrażenia mogły w okolicznościach podanych przez pokrzywdzonego w wywiadzie, tj. w wyniku wypadku drogowego, i stanowią naruszenie czynności narządu ciała na czas przekraczający 7 dni (art. 157 § 1 kk)

W sprawie zasięgnięto opinii biegłych z zakresu badania wypadków drogowych.

Biegły P. D. w opinii pisemnej (k. 82-87) wskazał, po wypadku kombajn posiadał uszkodzenia w części przedniej po stronie lewej. Uszkodzony został heder zamontowany w kombajnie. W samochodzie F. (...) uszkodzenia znajdowały się z przodu i obejmowały całą szerokość pojazdu. Deformacje i przemieszczenia elementów samochodu wskazywały, iż siła uderzenia działała od przodu w kierunku tyłu pojazdu. Można zatem wnioskować, iż samochód marki F. przodem zderzył się z przednią lewą częścią kombajnu, hederem zamontowanym w kombajnie, a w chwili zderzenia osie wzdłużne pojazdów były usytuowane równoległe lub niemal równoległe względem siebie. Biorąc pod uwagę usytuowanie pojazdów na jezdni oraz powypadkowe usytuowanie samochodu F. oraz ustalone usytuowanie kolizyjne wzajemne pojazdów należy wnioskować, iż kierujący samochodem marki F. w chwili zdarzenia jechał w kierunku północnym, zaś kombajn jechał w kierunku przeciwnym. Po wypadku na jezdni widoczne były ślady hamowania kół samochodu F.. Wskazują one dokładnie tor ruchu pojazdu w czasie zdarzenia, który przebiegał łukiem w prawo i w początkowej fazie usytuowany był około 2,4 od lewej krawędzi jezdni, na długości śladów tor ruchu nieznacznie zbliżył się od lewej krawędzi jezdni i w powypadkowym usytuowaniu F., na końcu śladów hamowania odległość ta wynosiła 2,1 m. Zdaniem biegłego powypadkowe usytuowanie F. było tożsame z jego usytuowaniem kolizyjnym. W ocenie biegłego podawana przez oskarżonego okoliczność, że przed zderzeniem zatrzymał pojazd należy uznać jako sytuację zgodną z rzeczywistością. Z uwagi na znaczną różnicę mas obu pojazdów oraz dużą sztywność hedera kombajnu do obliczenia prędkości samochodu F. przyjęto metodę obliczeń jak przy zderzeniu ze sztywną przeszkodą. Biegły podał, że obliczona utrata prędkości równoważnej energii kinetycznej na skutek uderzenia w kombajn wynosiła 55 km/h. Przed zderzeniem F. zoczył ślady hamowania kół na odcinku o długości około 16,4 m. Zatem w momencie rozpoczęcia znaczenia śladów hamowania F. jechał z prędkością około 75 km/h. Uwzględniając spadek prędkości w czasie narastania opóźnienia hamowania, w chwili tuż przed wypadkiem F. poruszał się z prędkością 79 km/h. Zdaniem biegłego przy takiej prędkości kierujący pojazdem F. nie miał możliwości uniknięcia wypadku. Na zatrzymanie pojazdu przy prędkości 79 km/h kierujący potrzebowałby 66, 7 m. Natomiast gdyby kierujący jechał z prędkością 50 km/h droga potrzebna do zatrzymania wyniosłaby 32,8 m, zaś długość hamowania kół w tej sytuacji 13,4 m czyli mniej niż rzeczywista długość śladów wynosząca 16,4. Biegły przyjął przy tym średnio-statystyczny czas reakcji kierowcy na zagrożenie na drodze, tj. 1 s. Droga przejechana przez ten czas przez pojazd F. jadący z prędkością 79 km/h wyniosłaby 22 m. Biegły uwzględniając miejsce wypadku, czyli łuk drogi, założył, że kierujący F. rozpoznałby zagrożenie na 47 m przed zderzeniem. Oceniając zachowanie kierującego kombajnem, biegły zauważył, że przed rozpoczęciem jazdy na drodze publicznej, zobowiązany był do zdemontowania hedera i przetransportowania go na specjalnym wózku. Natomiast w czasie wypadku heder przymocowany był do kombajnu zajmując całą szerokość jezdni. Takie zachowanie kierującego kombajnem stwarzało

sytuacje niebezpieczną na drodze, zmuszałoby ewentualnych kierujących jadących z przeciwka do reagowania na zaistniałą sytuację i wykonywania manewrów obronnych, istotnej zmiany prędkości i zmiany kierunku jazdy. Biegły stwierdził, że zachowanie obu uczestników ruchu było nieprawidłowe i przyczyniło się do zaistnienia wypadku drogowego – kierujący F. jechał z nadmierną prędkością przez co stwarzał sytuacje niebezpieczną na drodze i pozbawił się możliwości uniknięcia wypadku, zaś kierujący kombajnem nie zdejmując hedera zajmował niemal całą szerokość jezdni.

W opinii pisemnej uzupełniającej biegły stwierdził, że prędkość jazdy samochodu F. (...) obliczono na podstawie deformacji elementów przodu samochodu, do których doszło na skutek zderzenia z kombajnem oraz uwzględniając długość śladów hamowania przed miejscem zderzenia. Długość śladów hamowania kół ustalono na podstawie śladów pozostawionych na jezdni za samochodem F. dodając jak i pod nim. Wobec powyższego do długości śladów kół pozostawionych za samochodem F. dodano standardową długość pojazdu uwzględniając zwis przedni pojazdu. Biegły jednoznacznie stwierdził, że w chwili zdarzenia samochód F. poruszał się z nadmierną prędkością. Zdaniem biegłego zbędne było obliczanie prędkości granicznej na łuku drogi, po którym jechał samochód marki F. przed zderzeniem z kombajnem ponieważ samochód F. przejechał po łuku bez poślizgu bocznego, co wskazuje, iż jego prędkość jazdy nie przekroczyła prędkości granicznej łuku i nie była przyczyną wypadku. Zdaniem biegłego w czasie kolizji pojazdów kombajn stał, a nie znajdował się w ruchu. Podstawą tego twierdzenia były przede wszystkim ślady znajdujące się na miejscu zdarzenia. Samochód marki F. w usytuowaniu powypadkowym stał na końcu śladów hamowania kół, a ślady powstałe na skutek zderzenia (odłamki szkła z szyb i plastikowych elementów, plamy płynów eksploatacyjnych, ślady słomy) znajdowały się na wysokości przodu pojazdu marki F., co wskazuje, że samochód zatrzymał się praktycznie w miejscu zderzenia. Nie stwierdzono przemieszczeń wzłużnych i kątowych samochodu F., które wskazywałyby, że w chwili zderzenia kombajn znajdował się w ruchu. Natomiast zakres widoczności drogi na zakręcie, po którym przed wypadkiem poruszał się samochód marki F. nie wpływa na wnioski końcowe opinii, gdyż analiza wykazała, że kierujący samochodem marki F. rozpoznał zagrożenie z odległości, która była wystarczająca do zatrzymania pojazdu przed miejscem kolizji w sytuacji, gdy prędkość samochodu nie przekraczałaby obowiązującego w miejscu zdarzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h.

Biegły P. D. e opinii ustnej (k. 197v) podtrzymał wnioski zawarte w opiniach pisemnych. Wskazał, że gdyby kombajn jechał z hederem doczepionym z tyłu nie gwarantowałoby to możliwości uniknięcia zderzenia. Zdaniem biegłego, gdyby kierujący zachowali warunki ostrożności to nawet na tej drodze wymiędzyliby się w sposób bez kolizyjny wjeżdżając na pobocza.

Przedstawione przez biegłych sądowych P. D., dr med. Z. A. oraz dr med. M. D. (1) opinie Sąd uznał za w pełni wiarygodne. Opinie te nie budzą wątpliwości co do logicznej poprawności i merytorycznej zasadności zawartych w nich rozważań i wniosków. Biegli są specjalistami w swoich dziedzinach wiedzy. Posiadają bogate doświadczenie zawodowe, a ich bezstronność, w ocenie Sądu, nie budzi najmniejszych wątpliwości. Zatem sporządzone opinie biegłych należy uznać za miarodajny dowód w sprawie.

W sprawie zasięgnięto również opinii biegłego z zakresu badań wypadków drogowych M. D. (2). Biegły przedstawił opinię pisemną (k. 127-140) oraz opinię ustną uzupełniającą (k. 198). Opinia pisemna przedstawiona przez biegłego budzi wątpliwości Sądu co do poprawności wywiedzionych wniosków. Wątpliwości te nie zostały wyjaśnione w przedstawionej opinii ustnej biegłego. Podnieść należy, że biegły w sporządzonej opinii pisemnej jako jedyny czynnik warunkujący odpowiedzialność za wypadek wskazywał przekroczenie prędkości przez M. J. (1). W wywiedzionych wnioskach nie odniósł się do całokształtu ujawnionych okoliczności zdarzenia – sposobu poruszania się kombajnem przez oskarżonego P. S., w szczególności zajmowania całej szerokości drogi i nie powiązał ich w logiczną całość. Wskazuje to na wybiórczość argumentacji biegłego. Nadto w przedstawionej opinii ustnej dostrzec można wewnętrzne niespójności w rozumowaniu biegłego. Wskazuje, że oskarżony kierując kombajnem winien wystąpić o pozwolenie na przejazd i musiałby poruszać się z pilotem sygnalizującym dla innych uczestników, że drogą porusza się pojazd przekraczający gabaryty. Jednocześnie formułuje wniosek, że przyczyną zdarzenia było niewłaściwe zachowanie kierującego busem. Nadto w opinii pisemnej biegły stanowczo twierdzi, że do wypadku doszło by nawet, gdyby kombajn poruszał się z odczepionym hederem. Z kolei w opinii ustnej wskazuje, że „jest to tylko przypuszczenie: (k.198).

Sąd nie neguje prawidłowości i rzetelności przeprowadzonych badań przez biegłego, które zbieżne są z opinią P. D., jednakże wewnętrzna niespójność opinii powoduje, że Sąd przedstawione opinie przez C. D. uznał jedynie częściowo za wiarygodne.

Z pisemnej opinii biegłego C. D. (k. 127-140) wynika, że obaj uczestnicy ruchu naruszyli zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym - kierujący F. jadąc prędkością większą od prędkości dopuszczalnej, zaś kierujący kombajnem zajmując całą szerokość jezdni nie uprzedzając o powstałym w ten sposób zagrożeniu innych uczestników ruchu. Zdaniem biegłego charakter naruszenia reguł ostrożności nie był porównywalny, ponieważ bezpośrednią przyczyną wypadku była nadmierna prędkość pojazdu F.. Przy zachowaniu prędkości administracyjnie dozwolonej – 50kmh/, kierujący F. zatrzymał by swój pojazd około 10 metrów przed kombajnem. W ocenie biegłego do zderzenia pojazdów doszło w sytuacji gdzie pojazd F. poruszał się swoim pasem, a kombajn zajmował całą szerokość jezdni, przez co naruszał pierwszeństwo przejazdu pojazdu F.. Pierwszeństwo nic nie znaczy, jeżeli nie można go realizować. Zdaniem biegłego kierujący F. winien swój pojazd zatrzymać i w porozumieniu z kierującym kombajnem wykonać takie manewry, aby oba pojazdy ominęły się bezkolizyjnie. Zdaniem biegłego przy prędkości dopuszczalnej kierujący F. zatrzymał by skutecznie swój pojazd przed kombajnem. W ocenie biegłego kierujący pojazdem F. jadąc po krętej drodze z ograniczoną widocznością drogi jechał z prędkością nie dającą panowania nad pojazdem w przypadku zmieniającej się nieoczekiwanej sytuacji na drodze. Taką sytuacją był kombajn, ale mogły to być inne, np. zwierzęta. Zdaniem biegłego do zderzenia się z kombajnem doszło by nawet gdyby jechał z hederem doczepionym z tyłu. Do wypadku nie doszło by gdyby kierujący F. jechał z prędkością dopuszczalną.

W opinii ustnej biegły C. D. podtrzymał ustalenia poczynione w opinii pisemnej. Wskazał, że jego ustalenia są zbieżne z ustaleniami biegłego P. D. z jednym wyjątkiem. Wskazał, że choć obaj uczestnicy ruchu naruszyli zasady ruchu drogowego, to naruszenia nie mają charakteru porównywalnego. Zasadniczym powodem zaistnienia wypadku była nadmierna prędkość. Biegły wskazał, że prędkość 50 km/h umożliwia panowanie nad pojazdem w sytuacji nieoczekiwanej zmieniającej się. Przy prędkościach wyższych możliwość ta jest ograniczona. Zdaniem biegłego, w oparciu o przeprowadzone symulacje, samochód F. poruszający się z prędkością 50 km/h zatrzymałby się ok. 10 metrów przed kombajnem. Biegły wskazał, że kierowca kombajnu chcąc jechać z doczepionym hederem musiałby wystąpić o zezwolenie na przejazd pojazdem ponadgabarytowym i musiałby poruszać się z pilotem sygnalizującym dla innych uczestników, że tą drogą porusza się pojazd szerokością przekraczającą gabaryty. Biegły stwierdził, że gdyby kierowca F. reagował w ten sam sposób jak w czasie wypadku, to widać po śladach hamowania, że uderzyłyby w kombajn gdyby nawet jechał bez hederu. Zaznaczył przy tym, że jest to jego przypuszczenie.

Jak już wskazano, Sąd nie neguje prawidłowości badań przeprowadzonych przez biegłego C. D.. Zauważyć należy, że opinie P. D. i C. D. są ze sobą zbieżne w przeważającym zakresie. Nie budzi wątpliwości, że obaj uczestnicy ruchu M. J. (1) i P. S. naruszyli zasady ruchu drogowego. Niemniej w ocenie Sądu przedstawione przez C. D. wnioski, co do stopnia naruszonych reguł przez kierujących są błędne.

Porównując stopień naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu przez M. J. (1) i P. S. należy oprzeć się na Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 1260, dalej Ustawa) oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, dalej Rozporządzenie).

Zaznaczyć należy, że M. J. (1) naruszył jedynie zasadę bezpiecznej prędkości określonej w art. 19 i 20 Ustawy. Nie ma wątpliwości, że kierowca F. jadąc z prędkością 79 km/h przy ograniczonej widoczności drogi spowodowanej łukiem drogi, gęstą zabudową oraz roślinnością nie zapewnił sobie panowania nad pojazdem. Zdaniem obu biegłych P. D. i C. D., gdyby M. J. (1) jechał z prędkością dozwoloną 50 km/h mógłby uniknąć zderzenia z kombajnem. Niemniej całokształt ujawnionych okoliczności wskazuje, że to naruszenie reguł bezpieczeństwa w ruchu przez oskarżonego było nieproporcjonalnie większe i doprowadziło do wypadku.

Zgodnie z zasadami zachowania na drodze, 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, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie (art. 3 ust. 1 Ustawy). Jeżeli uczestnik ruchu lub inna osoba spowodowała jednak zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązana przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia, a gdyby nie mogła tego uczynić, powinna o zagrożeniu uprzedzić innych uczestników ruchu (art. 3 ust. 3 Ustawy). Zgodnie z art. 16 ust. 1 Ustawy kierującego pojazdem obowiązuje ruch prawostronny. Z kolei art. 29 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 umożliwiają kierującemu pojazdem używania sygnału dźwiękowego lub świetlnego w razie gdy zachodzi konieczność ostrzeżenia o bezpośrednim niebezpieczeństwie. Z kolei art. 64 ust. 1 określa dozwolony ruch pojazdu nienormatywnego pod warunkiem uzyskania odpowiedniego zezwolenia i jego przestrzegania, pilotowania przejazdu pojazdu, gdy szerokość pojazdu przekracza 3,2 m. Przepis art. 64 ust. 1 pkt 4 Ustawy nakłada na kierującego pojazdem nienormatywnym zachowanie szczególnej ostrożności. Natomiast art. 45 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia stanowi, iż ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz przyczepa przeznaczona do łączenia z tymi pojazdami ssą zbudowane, wyposażone i utrzymane tak, aby wystające części, które mogą naruszać stateczność pojazdu lub zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników ruchu, mogły być na czas przejazdu zdemontowane lub złożone. Z kolei przepis art. 45 ust. 3 pkt 1 dopuszcza uczestniczenie w ruchu pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego z maszyną zawieszaną i przyczepy specjalnej o szerokości nieprzekraczającej 3 m.

Przenosząc powyższe regulacje na okoliczności niniejszej sprawy po pierwsze zauważyć należy, że oskarżony P. S. miał świadomość konieczności zdemontowania hedera kombajnu przed planowanym przejazdem drogą publiczną (wyjaśnienia oskarżonego k. 26). To, że zdjęcie i zamontowanie hedera jest uciążliwe i czasochłonne nie zwalnia oskarżonego z tego obowiązku. Nawet zwyczajowe i częste przejeżdżanie przez rolników kombajnem w ten sposób nie może stanowić precedensu nie stosowania zasad ruchu drogowego. Oskarżony nie zdejmując hedera zajął całą szerokość drogi, co przynajmniej, w znaczącym stopniu utrudniało ruch. Jedynym sposobem wyminięcia się pojazdów było maksymalne zjechanie na pobocze. Przy zdjętym hederze do bezpiecznego minięcia się pojazdów wystarczyło zjechanie przez jednego z kierujących na pobocze. Podkreślić trzeba, że trudno oczekiwać od nadjeżdżających z przeciwnika, że za każdym razem wyjeżdżając za zakrętu zakładają, iż pas jezdni którym się poruszają jest zajęty czy to przez pojazd jadący w przeciwnym kierunku, czy zatrzymany pojazd. Kierujący mogą w takiej sytuacji przypuszczać, że na ich pasie ruchu znajdzie się pojazd jadący w tym samym kierunku. Odmienne założenie sprzeciwia się zasadzie ograniczonego zaufania. Natomiast oskarżony widział (również A. S.), nadjeżdżający zza zakrętu samochód. Przypuszczał również, że porusza się on z nadmierną prędkością. Wiedział także, że widoczność w miejscu zdarzenia jest ograniczona zabudową i roślinnością. W takiej sytuacji, gdy kierowany przez niego kombajn zajmował niemal całą szerokość drogi, oskarżony winien podjąć działania zmierzające do ostrzeżenia kierującego F.. Materiał dowodowy, w tym wyjaśnienia oskarżonego, nie wskazują, by prócz zatrzymania kombajnu podjął jakiegokolwiek inne kroki. Jedynie A. S. zeznała, że krzyczała. Nie wspominała jednak aby wysiadła z kabiny kombajnu. Nadto zajmując lewy pas ruchu, oskarżony wymuszał pierwszeństwo przejazdu na pojazdach poruszających się z przeciwnika. Zmuszał kierujących do zmiany kierunku jazdy i istotnej zmiany prędkości. Oskarżony chcąc poruszać się z hederem zamontowanym z przodu kombajnu powinien ostrzec innych uczestników ruchu o niebezpieczeństwie.

Powyższe okoliczności w sposób niezbity dowodzą, że to po stronie oskarżonego P. S. nastąpiło nieproporcjonalne rażące naruszenie reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Oskarżony rażąco naruszył szereg reguł bezpieczeństwa, zaś niezdemontowanie przed jazdą i umieszczenie hedera kombajnu za pojazdem doprowadziło do wypadku. Zachowanie M. J. (1) choć również sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa i przyczyniło się do powstania wypadku, to jednak zachowanie oskarżonego było główną jego przyczyną, a naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa miało decydujący wpływ na zaistnienie wypadku.

Zgromadzony i ujawniony materiał dowodowy jednoznacznie wskazuje, że P. S. w dniu 8 sierpnia 2016 roku, około godziny 19:00 w miejscowości K. w gminie S., prowadząc kombajn zbożowy marki C. nie zastosował się do obowiązku jazdy po drodze publicznej hederem przewożonym na wózku ciągniętym z tyłu pojazdu i jechał z zamontowanym z przodu hederem o szerokości 5 metrów zajmując całą szerokość jezdni, czym naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i doprowadził do czołowego zderzenia z nadjeżdżającym z naprzeciwka zza łuku drogi samochodem

osobowym marki F. (...) o nr rej. (...) prowadzonym przez M. J. (1), w wyniku czego kierujący samochodem F. (...) doznał obrażeń w postaci stłuczenia klatki piersiowej po stronie prawej, skręcenia lewego stawu kolanowego, stłuczenia lewego uda z krwiakiem śródmięśniowym oraz oparzenia palców prawej ręki czym spowodował naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Sąd podzielił również kwalifikację prawną czynu ujętą w akcie oskarżenia, przyjmując, że oskarżony popełnił przestępstwo z art. 177 § 1 kk.

Przestępstwa z art. 177 § 1 kk dopuszcza się ten, kto chociażby nieumyślnie naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu powoduje wypadek, którego następstwem są uszkodzenia ciała, o jakich mowa w art. 157 § 1 kk. Przestępstwo to ma charakter skutkowy, a jego skutek w postaci ściśle określonych obrażeń ciała objęty jest nieumyślnością. Skutek ten ma być wynikiem naruszenia reguł ostrożności odnoszących się do ruchu drogowego, a naruszenie to może mieć charakter zarówno umyślny jak i nieumyślny. Pomiedzy naruszeniem reguł ostrożności, a skutkiem musi istnieć związek przyczynowy. Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy, gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństw, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności, a to oznacza, że spowodowanie skutku może być tylko wtedy przypisane, gdy przestrzeganie przez niego obowiązku ostrożności zapobiegłoby nastąpieniu skutku (zob. uzasadnienie wyroki SN z 30.08.2011 r., IV KK 187/11, Lex 950442). W przypadkach gdy skutek jest następstwem działań dwóch albo więcej osób, z których każda narusza regułę ostrożności, samo przyczynienie się do jego powstania nie jest wystarczające dla przypisania odpowiedzialności karnej za spowodowanie tego skutku. W takim wypadku konieczne jest ustalenie, czy charakter naruszenia reguł ostrożności był porównywalny, jeżeli chodzi o istotność tych naruszeń w perspektywie bezpieczeństwa dla dóbr prawnych, czy też naruszenie jednej z reguł miało dominujący wpływ na wystąpienie nieakceptowalnego ryzyka zaistnienia skutku, co prowadziłoby do normatywnego przypisania skutku osobie, która dopuściła się takiego naruszenia. Punktem wyjścia dla wszelkich rozważań o odpowiedzialności karnej za przestępstwo materialne jest dążenie do ustalenia stopnia naruszenia reguł postępowania przez osoby współprzyczyniające się do wystąpienia skutku (wyrok SN z 03.03.2016 r. III KK 415/15 L.).

Oskarżony, jak już to było wielokrotnie akcentowane, naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że jechał kombajnem z hederem umiejscowionym z przodu. Na oskarżonym ciążył obowiązek zdemontowania hedera na czas przejazdu drogą i umiejscowienie go na wózku ciągniętym z tyłu kombajnu. Lekceważąc powyższy obowiązek oskarżony jadąc kombajnem zajmował całą niemal szerokość drogi – 5 m. Znacznie utrudniał ruch innych pojazdów. Zachowanie oskarżonego i stopień naruszenia reguł bezpieczeństwa był nieproporcjonalny do naruszenia jakiego dopuścił się M. J. (1). Zachowanie oskarżonego było główną przyczyną zaistnienia wypadku. Niewątpliwym jest, że przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił (wyrok SN z dnia 24.01.1997 r, II KKN 133/96, OSN Prok. I Pr. Nr 6 poz. 5, wyrok SN z dnia 01.10.1997 r, II KKN 251/96, niepubl.). Oczywiście jest, że zachowanie M. J. (1) przyczyniło się do wypadku. Zauważyć należy, że oskarżony miał świadomość ciężących na nim obowiązków. Widząc nadjeżdżający z przeciwną stronę samochód nie podjął działań zmierzających do ostrzeżenia drugiego kierującego, jedynie zatrzymując kombajn. Gdyby oskarżony dochował na ciężących na nim, jako kierowcy obowiązków, wypadku można by było uniknąć lub chociaż zmniejszyć jego skutki.

Oskarżony zasady bezpieczeństwa naruszył umyślnie. Oskarżony miał świadomość, że ciąży na nim obowiązek zdemontowania hedera kombajnu na czas przejazdu drogą publiczną. Wiedział, że jadąc z doczepionym hederem z przodu kombajnu utrudnia poruszanie się innym uczestnikom ruchu i stwarza niebezpieczeństwo. Oskarżony łamiąc zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym naruszył zasady ostrożności, którymi winien kierować się prowadzący pojazd mechaniczny. Jako doświadczony kierowca wiedział, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym skutkuje powstawaniem niebezpiecznych sytuacji.

Co do winy to w sprawie nie zachodziły żadne okoliczności wyłączające winę – oskarżony osiągnął wiek odpowiedzialności karnej jak również nie znajdował się w stanie wyłączającym winę.

Przy ocenie zachowania P. S. nie bez znaczenie pozostaje postawa M. J. (1) jako uczestnika ruchu. Zauważyć należy, że pokrzywdzony poruszał się z nadmierną prędkością, niedostosowaną do warunków drogowych. Należy

podkreślić, że oskarżony naruszył więcej zasad bezpieczeństwa w ruchu, a główną przyczyną wypadku było zajęcie przez oskarżonego całej szerokości jezdni poprzez jazdę kombajnem z zamontowanym hederem z przodu pojazdu. Niemniej przyczynienie się pokrzywdzonego niewątpliwie jest zmniejszającym winę sprawcy i winno być traktowane jako okoliczność łagodząca.

Czyn popełniony przez P. S., jakkolwiek stanowi przestępstwo, nie cechuje się - zdaniem Sądu – znaczną szkodliwością społeczną. Decyduje o tym kilka okoliczności, zarówno podmiotowych jak i przedmiotowych.

Oczywistym jest, że zachowanie oskarżonego było naganne i nie może być w żaden sposób usprawiedliwione. Podnieść jednak należy, że P. S. nie był wcześniej karany za przestępstwa (k. 164 karta karna), co wskazuje, że niniejsze zdarzenie miało charakter wyjątkowy i incydentalny w jego dotychczasowym życiu. Popełnione przestępstwo było zdarzeniem epizodycznym i odbiega od dotychczasowego nienagannego trybu życia. Na jego korzyść przemawia również, że pokrzywdzony również naruszając zasady ruchu drogowego przyczynił się do zaistnienia wypadku. Zauważyć należy, że oskarżony poruszał się drogą w czasie i miejscu, gdzie ruch pojazdów jest znikomy.

Z tej przyczyny Sąd uznał, że zasadne jest zastosowanie wobec oskarżonego P. S. na mocy art. 66 § 1 kk w zw. z art. 67 § 1 kk instytucji warunkowego umorzenia postępowania.

Postawa i warunki osobiste oskarżonego uzasadniają przypuszczenie, że pomimo umorzenia postępowania będzie przestrzegał porządku prawnego, a w szczególności nie popełni ponownie przestępstwa. Stosowanie wobec niego kary nie znajdowałoby zatem uzasadnienia.

Uwzględniając stopień naganności zachowania oskarżonego i rodzaj naruszonych przez niego norm prawnych okres próby wyznaczono na 2 lata. Zdaniem Sądu powyższy okres próby będzie z jednej strony służył oddziaływaniu wychowawczemu na oskarżonego, z drugiej - weryfikacji postawionej prognozy kryminologicznej.

Sąd na mocy art. 67 § 3 kk, orzekł od oskarżonego na rzecz pokrzywdzonego M. J. (1) obowiązek uiszczenia nawiązki w kwocie 1500 zł. Sąd ustalając wysokość nawiązki miał na celu zrekompensowanie pokrzywdzonemu skutków wypadku spowodowanego przez oskarżonego. W ocenie Sądu kwota 1500 zł jest adekwatna do stopnia doznanych obrażeń przez pokrzywdzonego oraz uwzględnia stopień przyczynienia się do spowodowania wypadku.

W oparciu o przepis art. 629 kk w zw. z art. 627 kk obciążył oskarżoną kosztami procesu. Zgodnie bowiem z dyspozycją art. 627 kk od skazanego w sprawach z oskarżenia publicznego zasądza się koszty procesu na rzecz Skarbu Państwa, a zasada ta ma odpowiednie stosowanie w razie warunkowego umorzenia postępowania – art. 629 kk. Natomiast o należytej opłacie Sąd orzekł na podstawie art. 7 Ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych (Dz.U. z 1983 r. Nr 49 poz. 223 ze zm.) stanowiącemu, że w wypadku warunkowego umorzenia postępowania należy opłata wynosi od 60 zł do 100 zł.