

Sygn. akt III W 1540/16

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 listopada 2017 roku **Sąd Rejonowy Lublin-Zachód w Lublinie III Wydział Karny** w składzie:

Przewodniczący: **SSR Bernard Domaradzki**

w obecności protokolanta Agnieszki Mazurek

przy udziale oskarżyciela publicznego W. K., J. C., P.

R., T. S.

po rozpoznaniu na rozprawie głównej w dniu 6 grudnia 2016 roku, 19 stycznia, 24 lutego, 10

marca, 14 czerwca, 11 sierpnia, 5 września, 24 października, 14 listopada 2017 roku

sprawy z oskarżenia publicznego - Komendy Miejskiej Policji w L.

przeciwko: **E. P.**, s. A. i L. z d. B.,

urodzonemu (...) w L.,

**obwinionemu o to, że:** w dniu 06.08.2016 r. około godz. 17:05 w L. na ul. (...),

kierując pojazdem marki B. o nr rej. (...) przekroczył dozwoloną prędkość o 43 km/h

jadąc z prędkością 93 km/h, **tj. o wykroczenie z art. 92a k.**

**I.E. P.** niewinna od dokonania zarzucanego mu czynu;

II. na podstawie art. 118 § 2 k.p.s.w. określić, iż koszty postępowania w postaci wydatków

ponosi Skarb Państwa.

Sygn. akt III W 1540/16

## UZASADNIENIE

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 6 sierpnia 2016 roku, około godziny 17:00 E. P. poruszał się po ulicy (...) w L. samochodem marki B. o nr rej. (...). W tym samym kierunku ruchu, co E. P., poruszał się pojazd typu wideorejestrator patrol policji w składzie (...).

(oględziny materiału wideo z wideorejestratora, zeznania B. O. k. 58-, K. P. k. 9, 57 )

Pomiędzy radiowozem a pojazdem E. P. poruszał się tym samym pasem ruchu pojazd marki V. o wyróżniku (...). Prędkość radiowozu wynosiła wówczas 99, 1 km/h. Na skutek zmniejszenia prędkości przez pojazd V. przed wykonaniem manewru zmiany pasa ruchu również radiowóz zwolnił do prędkości 90, 1 km/h. Po zjechaniu pojazdu V. na pas ruchu do skrzyżowania w lewo radiowóz poruszał się dalej pasem ruchu za pojazdem E. P.. Funkcjonariusze policji włączyli pomiar średniej prędkości w sytuacji, gdy prędkość radiowozu wynosiła 90, 1 km/h. Pomiar średniej prędkości dokonywany był na odcinku 100 metrów. Począwszy od najpóźniej 63 metra pomiaru E. P. hamował. Wówczas prędkość radiowozu wynosiła 93, 2 km/h. Na setnym metrze pomiaru prędkość radiowozu wynosiła 94,4 km/h a pojazd B. w dalszym ciągu w sposób ciągły hamował. Na zakończenie pomiaru pojazd B. znajdował się na

łuku drogi. Prędkość średnia radiowozu na pomiarowym odcinku 100 metrów wynosiła 93, 9 km/h. Po zakończeniu pomiaru kontrolnego radiowóz w dalszym ciągu przyśpieszał.

(oględziny materiału wideo z wideorejestratora, podręcznik użytkownika systemu P. k. 42-88, pismo P. k. 123

Pomiędzy radiowozem a samochodem marki B. na początku i na końcu pomiaru nie była zachowana stała odległość.

(oględziny materiału wideo z wideorejestratora)

Obwiniony nie przyznał się do zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, że zarejestrowana prędkość nie jest prędkością jego pojazdu. Wyjaśnienia obwinionego są wiarygodne – jest oczywistym, iż zarejestrowana średnia prędkość pojazdu jest prędkością radiowozu.

Zeznania **K. P.** (k. 57, 9) są zasadniczo wiarygodne i dotyczą okoliczności stwierdzonych nagraniem z wideorejestratora. Zeznania **B.** (...) v- 59 v, które w znacznym stopniu dotyczą zasad działania systemu P. i sposobu korzystania z niego podczas czynności związanych z rejestracją przekroczeń prędkości nie budzą wątpliwości i znajdują potwierdzenie w instrukcji urządzenia P. oraz nagraniu z wideorejestratora. Niemniej jednak czynione przez świadka założenia o praktycznym stosowaniu zaleceń instrukcji w realiach kontroli ruchu drogowego nie znalazły potwierdzenia w niniejszej sprawie. Z samej natury przedmiotowego urządzenia kontrolnego tezy o możliwości dostosowania się do wymagań producenta podczas pomiaru prędkości są oderwane od realiów faktycznych stosowania urządzenia.

Opinia pisemna jak i ustne biegłej instytucji – Politechniki L. są w części niewiarygodne. Przy czym w odniesieniu do istoty opinii tj. obliczenia prędkości z jaką poruszał się obwiniony opinia nie mogła się ostać z uwagi na przyjętą metodologię jak i pominięte przez biegłych niedostatki dowodowego nagrania (o czym w dalszej części uzasadnienia).

Złożone dokumenty dotyczące urządzenia P. poza instrukcją obsługi nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia. W szczególności wszystkie dokumenty dotyczące procedur administracyjnych, którym zostało poddane przedmiotowe urządzenie, a które w konsekwencji doprowadziły do legalnego używania urządzenia P. przez funkcjonariuszy policji nie miały znaczenia dla oceny wiarygodności dowodowego nagrania.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Materiał dowodowy dostarczony przez oskarżyciela publicznego pozwalał w sytuacji kwestionowania pomiaru przez obwinionego jedynie na bezsporne ustalenie prędkości radiowozu w dacie czynu, natomiast nie pozwalał na poczynienie ustalenia pewnego co do prędkości pojazdu obwinionego. Sąd dopuścił dowód z opinii biegłej instytucji celem ustalenia prędkości pojazdu obwinionego na podstawie zabezpieczonego nagrania z wideorejestratora i ujawnionej prędkości średniej radiowozu. Dowód z opinii biegłej instytucji nie pozwolił na kategoryczne ustalenie prędkości pojazdu obwinionego i w istocie na skutek ujawnionych wad materiału dowodowego nie mógł doprowadzić do ustalenia takiej prędkości.

W pierwszym rzędzie należy poczynić uwagę natury ogólnej, co do wartości dowodowej wyników pracy urządzenia P. wykorzystywanego przez policję w niniejszej sprawie. Jak już Sąd wskazywał urządzenie P. dokonuje pomiarów prędkości radiowozu, w którym jest zainstalowane poprzez ustalenie prędkości średniej na odcinku kontrolnym. Stosowanie tego typu urządzenia do pomiarów prędkości dopuszcza § 3 pkt 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki dnia 17 lutego 2014 roku w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dziennik Ustaw z 2014 roku, poz 281). Zważywszy na powyższe stosowanie urządzenia P. jest dopuszczalne w świetle przepisów prawa. Niemniej jednak w XXI wieku, przy aktualnym poziomie rozwoju technologicznego, musi zastanawiać wykorzystywanie przez organy państwa do pomiarów prędkości w ruchu drogowym urządzenia, które nie jest w stanie ustalić prędkości pojazdu poddawanego kontroli, a dla ustalenia prędkości tego pojazdu wykorzystuje zawodny i podatny na zakwestionowanie system

pomiaru prędkości radiowozu. Instrukcja systemu P. wskazuje, iż „przy pomocy elektronicznego, precyzyjnego urządzenia P. można dokonać pomiaru prędkości podejrzanego pojazdu”. Powyższe zdanie mogłoby zostać uznane za w pełni prawdziwe jedynie w sytuacji, gdyby podejrzanym pojazdem był radiowóz, w którym urządzenie jest zainstalowane.

Konstrukcja urządzenia P. w sposób jednoznaczny wskazuje, iż jest urządzeniem złożonym składającym się z jednostki głównej, pilota zdalnego sterowania, okablowania, monitora oraz z elementów opcjonalnych dobieranych przez użytkownika np. drukarki i kamery. Jednostka centralna jest podłączona bezpośrednio do generatora impulsów odległości w pojeździe i spełnia trzy funkcje podstawowe: pomiaru przebytej drogi, pomiaru czasu i wyliczenia średniej prędkości. Metodologia przyjęta dla obliczenia prędkości sprowadza się do wyliczenia przebytej drogi w oparciu o bieg kół pojazdu w zmierzonym przez urządzenie czasie. Z konstrukcji urządzenia wynika również bezspornie, iż kamera i rejestrowany przez nią obraz służą wyłącznie dla dokumentowania sytuacji na drodze, w szczególności zabezpieczają procesowo wizerunek pojazdu, którego kierujący miał się dopuścić wykroczenia drogowego, w tym polegającego na przekroczeniu prędkości. Z opcjonalnego charakteru kamery wynika również fakt, iż jednostka centralna komputera w zakresie w jakim dokonuje operacji matematycznej wyliczenia prędkości średniej na podstawie impulsów informujących ją o obrotach kół radiowozu pracuje w sposób całkowicie niezależny od rejestrowanego wówczas materiału wideo (skoro jego rejestracja nie jest niezbędna dla funkcjonowania jednostki centralnej) a zapis wideo nie ma odniesienia metrologicznego. Sprzężenie kamery i jednostki centralnej ma miejsce jedynie w zakresie rejestrowania klatek (wskaźnik F w prawym górnym rogu monitora). Powyższa okoliczność ma istotne znaczenia dla ustalenia przydatności dowodowej nagrania wideo.

Poruszając się na płaszczyźnie całkowicie teoretycznej, która nie może znaleźć odzwierciedlenia w realiach kontroli ruchu drogowego, urządzenie P. może wskazać na prędkość pojazdu, którego kierujący dopuszcza się przekroczenia prędkości w sytuacji, gdy pomiędzy pojazdem sprawcy wykroczenia a pojazdem z urządzeniem P. zachowana jest stała odległość. Wedle instrukcji (k. 83) operator urządzenia P. winien uruchomić przycisk rozpoczęcia pomiaru prędkości w momencie kiedy samochód policyjny i sprawdzany jadą w stałej odległości od siebie (co prawda instrukcja nie wskazuje jak określa się stałość odległości pomiędzy pojazdami w momencie już rozpoczęcia pomiaru) i zakończyć pomiar znajdując się w tej samej odległości od pojazd sprawdzanego jak przy rozpoczęciu pomiaru. Dystrybutor urządzenia twierdzi, iż dla prawidłowości pomiaru nie jest niezbędne zachowanie stałej odległości w toku pomiaru. Zgodnie z instrukcją na rzetelność pomiaru mają również wpływ – waga pojazdu, stan ogumienia, które winny korespondować ze stanem z momentu kalibracji.

Jak już wskazywał Sąd brak jest w istocie możliwości zachowania warunków wskazanych w instrukcji w realiach ruchu drogowego. Odnosząc się do przedmiotowej sprawy zabezpieczony materiał dowodowy w sposób jasny wskazuje, że operator wideorejestratora nie zdołał zachować wymagań przewidywanych przez instrukcję. Między wielkością pojazdu marki B. na początku i na końcu pomiaru istnieje różnica wielkości około 3 mm. Jakkolwiek w liczbach bezwzględnych różnica wydaje się minimalna to należy pamiętać, iż dotyczy to pojazdu policyjnego poruszającego się na odległości 100 metrów z prędkością blisko 100 km/h. Jednocześnie nie sposób nie zauważyć, iż zarejestrowana prędkość radiowozu w toku pomiaru zwiększała się, a przed rozpoczęciem pomiaru sytuacja w ruchu drogowym nie sprzyjała ustaleniu niezwłocznie stałej odległości, skoro radiowóz poruszał się z prędkości 99,1 km/h następnie musiał zwolnić i następnie znowu przyspieszał. Jednocześnie przy takim sposobie poruszania się radiowozu istotnym jest bezsporny fakt wykonywania manewru hamowania przez pojazd obwinionego począwszy od najpóźniej 63 metra pomiaru (manewr ten mógł być wykonywany już parę metrów wcześniej z uwagi na system zapisu odległości pomiarowej – brak zmiany wskaźnika co każdy metr). Wbrew twierdzeniom, iż zapalenie się w sposób ciągły w samochodzie światła stop nie musi oznaczać hamowania, a lekkie dotknięcie hamulca, nie jest sądowi znana z własnego doświadczenia życiowego możliwość przejechania odległości około 30-40 metrów z zapalonym światłem stop bez jednoczesnego hamowania. Skoro zatem obwiniony hamował, a wideorejestrator przyspieszał to jest oczywiste, że średnia prędkość radiowozu 93, 9 km/h nie była prędkością obwinionego.

Wobec powyższego opracowanie materiału wideo przez biegłą instytucję miało zweryfikować wskazania urządzenia P. i doprowadzić do ustalenia rzeczywistej prędkości pojazdu obwinionego. Formalnie rzecz biorąc metoda wskazana

przez biegłą instytucję w sposób jasny umożliwiało ustalenie prędkości obwinionego, przy czym nakazywała ustalenie tej prędkości przy założeniach najbardziej korzystnych dla obwinionego, co w wersjach alternatywnych w opinii uzupełniającej biegła instytucja uczyniła. Biegła instytucja dla ustalenia prędkości średniej pojazdu B. musiał czynić wyliczenia w odniesieniu do odcinka drogi nie pokrywającego się w pełni z dowodowym odcinkiem po którym poruszał się radiowóz. Niezbędnym było ustalenie punktów odniesienia – przejścia dla pieszych, w stosunku do których można było podjąć próbę ustalenia położenia pojazdu. Precyzyjnie tego położenia nie da się ustalić zważywszy na perspektywę nagrania. Co więcej słuszne były w tym zakresie uwagi obrońcy, iż przyjęcie takowych punktów charakterystycznych opiera się na założeniu wynikającym z fotografii tradycyjnej – iż na zdjęciu znajduje się uwieczniony stały element w danej jednostce czasu. Natomiast nagrania cyfrowe nie są wierną reprodukcją stałego stanu rzeczy w danej chwili. Wadliwość takiego założenia potwierdza również dowodowe nagranie. Nie można zapominać, iż tuż przed osiągnięciem punktu początkowego przyjętego przez biegłych doszło do zmiany położenia pojazdu na nagraniu (wskaznik numer 6 według numeracji instrukcji zmienia się na stały x 024.2 dopiero od klatki 533 wcześniej systematycznie rosnąc). Stąd też wnioskowanie o istnieniu obiektywnego, stałego, początkowego punktu odniesienia jest wątpliwe. Oglądając jako zapis ciągły nagranie wideo należy stwierdzić, iż jest to nagranie całościowe obejmujące zapis interwencji drogowej z udziałem wideorejestratora. Stąd też biegła instytucja dokonała analizy poklatkowej. Niemniej jednak umknął biegłym w opinii pisemnej istotny fakt, który w istocie zakwestionował nie tylko wynik ich obliczeń, ale samą metodologię. (...) działania kamery wideo i zapisu klatek przez urządzenie jednostki centralnej nie jest jednolity. Zapis w momencie, gdy nie jest dokonywany pomiar prędkości, wykonywany jest co drugą klatkę (klatki od 489 do 541) przed przystąpieniem do wykonywania pomiaru urządzenie dokonało zapisu 3 klatek o takim samym numerze (542) następnie rozpoczynając rejestrację drogi przebytej i czasu od punktu zero rejestrowało dwie klatki o numerach 543 i 545 (a zatem co dwie) aby następnie przejść do systemu rejestracji każdej klatki od 548 klatki, przy czym wedle ewidencji czasu trwania pomiaru prędkości (lewy dolny róg monitora) w pierwszej decysekundzie pomiaru prędkości zapisano 3 klatki, w drugiej decysekundzie pomiaru 1 klatkę, w trzeciej decysekundzie pomiaru 3 klatki, w czwartej decysekundzie 2 klatki, w piątej decysekundzie pomiaru 3 klatki. W związku z powyższym założenie wyjściowe biegłych, które zostało ujęte we wzór matematyczny o możliwości wykorzystania danych zawartych w przedmiotowym nagraniu dla ustalenia prędkości pojazdu obwinionego jest również wadliwy z przyczyn metodologicznych (vide opinia ustna uzupełniająca k. 201). Nie można przyjąć jako prawidłowej decyzji biegłych o ustaleniu za pomocą zegara czasu urządzenia (lewy górny róg ekranu) ustalenia stałej wartości upływu czasu pomiędzy klatkami na 0,04 sekundy, skoro jednostka centralna urządzenia wskazuje, że w jednej decysekundzie (0,1 sekundy) może zostać zapisana różna ilość klatek nagrania pomimo rejestrowania kolejno następujących wedle numeracji urządzenia po sobie klatek.

Reasumując opinia biegłych była wadliwa z dwóch względów. Po pierwsze z uwagi na arbitralność przyjęcia punktów granicznych uwzględnionych przy obliczeniach przez biegłych i po drugie z uwagi na nieuwzględnienie specyfiki działania urządzenia i przyjęte założenia, które w świetle danych zawartych w zapisie dowodowym nie mogły zostać potwierdzone.

W toku postępowania nie udało się ustalić prędkości, z którą poruszał się obwiniony. Podkreślić należy, że ustalenia sprawstwa i winy musi się opierać o bezsporne ustalenia faktyczne. Doświadczenie życiowe wskazuje, że w dniu 6 sierpnia 2016 roku E. P. poruszał się z prędkością wyższą niż administracyjnie dozwolona, skoro został wytypowany na podstawie naocznej obserwacji dokonanej przez załogę radiowozu do pomiaru prędkości. Niemniej jednak powyższe przekonanie nie stanowi dowodu sprawstwa i winy obwinionego. Przecucie funkcjonariusza policji o tym, iż kierujący przekracza dozwoloną prędkość nie wystarczy w sytuacji, gdy państwo, które reprezentuje nie jest w stanie wyposażyć go w adekwatne dla potrzeb i możliwości technicznych XXI wieku urządzenie, które ustali i zabezpieczy dowód przekroczenia prędkości w sposób, który nie będzie budził wątpliwości. Nie jest intencją Sądu wspieranie kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego i łamiących ograniczenia prędkości, niemniej jednak Sąd karny musi być przede wszystkim przyjacielem prawdy i nie może zastępować poczynienia prawdziwych ustaleń faktycznych wiarą w prawidłowość i racjonalność działań innych organów państwa. To, że określone organy państwa akceptują używanie urządzeń typu P. jako urządzenia do mierzenia prędkości pojazdów podczas kontroli ruchu drogowego nie jest samo w sobie ostatecznym dowodem w sprawie o czyn z art. 92 k.w. i z dopuszczenia tych urządzeń do użytku nie można wyciągać samoistnego wniosku o prawdziwości ustaleń czynionych przez to urządzenie.

Nie znajdując dowodów winy obwinionego, które pozwalałyby na ustalenie, że poruszał się on z prędkością większą niż 50 km/h Sąd uniewinnił go od dokonania zarzucanego mu czynu.

Mając powyższe na względzie Sąd orzekł jak w wyroku.