

UZASADNIENIE

M. J. został obwiniony o to, że w dniu 13.11.2016 r. o godz. 16.10 w K. na ul. (...) kierując samochodem marki O. (...) o nr rej. (...) w terenie niezabudowanym przekroczył dopuszczalną prędkość o 37 km/h, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 70 km/h, jadąc z prędkością 107 km/h, to jest o wykroczenie z art. 92a k.w. w zw. z art. 20 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Obwiniony zarówno w toku postępowania wyjaśniającego jak i przed Sądem nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Niezależnie od szeregu zarzutów, które sformułował w swych wyjaśnieniach wobec użytego urządzenia pomiarowego, z których część okazała się bezprzedmiotowa, jako że dotyczyły innego typu urządzenia niż to którego rzeczywiście używano, obwiniony wyjaśnił, że faktycznie w czasie i miejscu opisanym w zarzucie prowadził pojazd marki O. (...), jednak poruszał się z prędkością dozwoloną. Wskazał dodatkowo w tym względzie, iż jego samochód wyposażony jest w system rozpoznawania znaków, który automatycznie dostosowuje prędkość, do wynikającej ze znaków drogowych (k. 14-15, 23-25).

Uprzedzając nieco dalsze wywody wskazać należy, że Sąd uznał za wiarygodne powyższe wyjaśnienia obwinionego w zakresie w jakim kwestionował przekroczenie dopuszczalnej prędkości. Przeprowadzone postępowanie nie dostarczyło bowiem przekonujących dowodów, które pozwoliłyby podważyć wersję obwinionego.

Przechodząc do analizy tych dowodów wskazać należy, że kluczowe znaczenie miał przedstawiony przez oskarżyciela zapis z użycia prędkościomierza kontrolnego zainstalowanego w pojeździe, którego używali pełniący patrol funkcjonariusze policji M. B. oraz K. P. (płyta CD – k. 6). Zeznania natomiast tych świadków, gdy chodzi o fakt główny – to jest ustalenie prędkości z jaką poruszał się pojazd obwinionego, miały znaczenie jedynie pomocnicze. Stwierdzenie bowiem przez świadka M. B., iż obwiniony poruszał się z prędkością 107 km/h w miejscu, gdzie obowiązywało ograniczenie prędkości do 70 km/h (k. 8) oparte było tylko i wyłącznie na odczycie wskazań prędkościomierza kontrolnego. Te zaś same w sobie były przedmiotem kontrowersji, co oznacza, że wiarygodności przywołanych zeznań świadka nie można było oceniać w oderwaniu od prawidłowości wskazań urządzenia pomiarowego. Zweryfikowanie natomiast tej ostatniej kwestii wymagało dysponowania wiadomościami specjalnymi, wobec czego konieczne stało się dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu pomiaru prędkości pojazdów. Dodać przy tym należy, że zeznania M. B. oraz K. P. w zakresie dotyczącym techniki wykonania pomiaru oraz obsługi urządzenia pomiarowego i pojazdu, w którym było zainstalowane uznane zostały przez Sąd za wiarygodne i stały się zarazem podstawą opinii biegłego.

Z opinii biegłego dr inż. A. J. wynikało, że przedmiotowym pomiar został wykonany prędkościomierzem kontrolnym (...) o nr fabr. 1280 PL zainstalowanym w pojeździe O. (...).

Podstawą stosowania tego rodzaju urządzenia do pomiarów prędkości są przepisy Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. 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 (Dz. U. z 2014 r. poz. 281).

Zaznaczyć należy, że urządzenie to, będące tzw. prędkościomierzem kontrolnym dokonuje pomiaru prędkości pojazdu kontrolowanego w sposób pośredni na podstawie pomiaru prędkości pojazdu, w którym przyrząd ten jest zainstalowany (opinia k. 123). Z tego względu pomiar prędkości może być obarczony szeregiem błędów, których wartości graniczne biegły próbował obliczyć w swojej opinii.

W pierwszym rzędzie biegły wskazał na błąd, który wynikać może z faktu, iż w świetle zgromadzonych dokumentów przedmiotowy prędkościomierz kontrolny poddany był legalizacji powtórnej w dniu 4 lipca 2016 r., na oponach letnich (świadectwo legalizacji ponownej - k. 58, ewidencja opon- k. 93, opinia k. 126), gdy tym czasem kwestionowany pomiar został dokonany w dniu 13 listopada 2016, gdy w pojeździe, w którym zainstalowany był prędkościomierz zmieniono najprawdopodobniej opony na zimowe. Wedle przekonujących wyliczeń biegłego, błąd pomiarowy wynikający ze

zmiany opon bez przeprowadzania powtórnej kalibracji urządzenia mógł wynieść maksymalnie **2,5%**. Po drugie biegły oszacował, że błąd pomiarowy mógł być zwiększony dodatkowo o **1%** ze względu na zmianę ciśnienia opon i naturalne zużycie bieżnika pojazdu, w którym zainstalowano prędkościomierz. Biegły uznał za konieczne uwzględnienie także błędu granicznego samego urządzenia kontrolnego, który zgodnie z wymogami narzuconymi przywołanym Rozporządzeniem nie może przekraczać **3 %** (co jest warunkiem uzyskania zatwierdzenia typu i legalizacji pierwotnej urządzenia).

Najistotniejszym jednak błędem uwzględnionym przez biegłego, był błąd pomiaru przebytej drogi. Biegły opisując charakterystykę badanego urządzenia zwracał szczególną uwagę, że **najważniejszym czynnikiem wpływającym na dokładność pomiaru jest zachowanie takiej samej odległości pomiędzy pojazdami (tj. pojazdem którego prędkość jest mierzona i pojazdem, w którym zainstalowany jest prędkościomierz) na początku i na końcu pomiaru** (opinia k. 125). Tymczasem w świetle opinii biegłego, okolicznością niewątpliwą było, iż ów podstawowy warunek prawidłowości pomiaru nie został spełniony w niniejszym przypadku. Biegły analizując dowodowe nagranie z prędkościomierza kontrolnego stwierdził bowiem, iż wymiar poprzeczny sylwetki kontrolowanego pojazdu na tym nagraniu zwiększa się w trakcie pomiaru o około 2,4% (biegły wskazał, iż ustalił to mierząc wyświetlany obraz na ekranie (...)). Oznacza to więc, że w trakcie dokonywania pomiaru pojazd, którym poruszali się funkcjonariusze policji zbliżył się do pojazdu obwinionego, a zatem przebył w tym samym czasie większą drogę niż pojazd obwinionego – ergo poruszał się z większą prędkością niż pojazd obwinionego.

Problemu nastroczało natomiast precyzyjne określenie wynikającego stąd błędu. Otóż w swej pisemnej opinii biegły przyjął, że skoro wymiar sylwetki pojazdu obwinionego na nagraniu z urządzenia pomiarowego zwiększył się o 2,4 %, to znaczy, że droga przebyta przez pojazd obwinionego była o 2,4 % mniejsza niż droga przebyta przez radiowóz policyjny. W ten sposób biegły określił błąd wynikający z niezachowania stałej odległości za pojazdem kontrolowanym na 2,4%.

Ustalenie to jednak cechowało się w ocenie Sądu dowolnością. Wskazać bowiem należy, że faktem notoryjnym, będącym doświadczeniem każdego obserwatora, jest prawidłowość zgodnie z którą zależność pomiędzy pozorną zmianą wielkości obserwowanego obiektu, a zmianą jego odległości od obserwatora jest zależnością nieliniową. Aby to zilustrować przywołać można przykład obserwacji obiektu (np. pojazdu) zbliżającego się do obserwatora z dużej odległości. O ile początkowo (kiedy obiekt znajduje się daleko) nawet dużemu zmniejszeniu odległości od obserwatora towarzyszy nieznaczne tylko zwiększenie obrazu obserwowanego obiektu, o tyle gdy znajduje się on już blisko obserwatora, stosunkowo niewielka zmiana odległości wiąże się ze znacznie większą zmianą pozornej wielkości tego obiektu. Na prawidłowość tę zwraca się także uwagę w literaturze przedmiotu (vide miesięcznik „Paragraf na drodze” nr (...), str. 82). Tymczasem biegły w swej opinii pisemnej potraktował tę zależność jako liniową, skoro uznał, że zwiększenie sylwetki pojazdu o 2,4% oznacza zmniejszenie odległości o tę sama wartość. Co więcej, biegły przyjął następnie, że ów błąd odnieść należy do przebytej drogi w trakcie pomiaru (która dla radiowozu wynosiła 100m – odcinek pomiarowy), podczas gdy owa różnica – nawet gdyby ją prawidłowo obliczyć - nie dotyczyła wprost odcinka pomiarowego (wynoszącego 100m), a odległości między oboma pojazdami (która była nieznana). Zasadne zastrzeżenia co do tej części opinii formułował także obwiniony. Sąd w związku z tym dopuścił dowód z uzupełniającej ustnej opinii biegłego celem wyjaśnienia tych wątpliwości.

Odnosząc się do tej kwestii na rozprawie biegły przyznał, że zależność pomiędzy pozorną zmianą wielkości obserwowanego obiektu, a przebytą przez niego drogą jest nieliniowa. Wskazał jednocześnie, że nie ma dostępnych narzędzi matematycznych pozwalających dokonać obliczenia takiej zmiany odległości, jeżeli nie jest znana odległość początkowa. Dla jasności wyводу podkreślić w tym miejscu należy, że analizowany tu prędkościomierz kontrolny marki P. (...) nie jest wyposażony w jakikolwiek dalmierz czy inny przyrząd mierzący odległość od kontrolowanego pojazdu. Oznacza to, że kontrola tak istotnego dla prawidłowości pomiaru parametru jakim jest zachowanie stałej odległości między pojazdami na początku i na końcu odcinka pomiarowego, dokonywana jest w sposób całkowicie subiektywny (mówiąc kolokwialnie „na oko”) przez funkcjonariusza prowadzącego radiowóz, w którym zainstalowany jest prędkościomierz kontrolny. Trafnie zatem biegły wskazał, iż jest to zasadnicza wada tych urządzeń, a utrzymanie stałej odległości, zwłaszcza przy dużych prędkościach jest zadaniem karkołomnym. Co istotne, biegły w swej ustnej

opinii stwierdził, iż nie jest w stanie podać nie tylko rzeczywistej wielkości błędu wynikającego ze zmiany odległości między pojazdami, ale nawet określić wartości granicznej tego błędu. Poza już bowiem przywołaną kwestią dotyczącą niemożliwości precyzyjnego obliczenia odległości między pojazdami, wskazał na dodatkowe trudności wynikające z faktu, że do rejestracji obrazu użyty był zoom optyczny kamery (co wynikało ze wskazań widocznych na nagraniu), nieznanym był kąt pochylenia kamery rejestrującej obraz względem jezdni, a sama jakość nagrania była słaba – w efekcie czego krawędzie pojazdu na obrazie były nieostre, rozmyte.

Reasumując, Sąd uznał, iż w świetle powyższej, uzupełnionej opinii biegłego brak było możliwości przyjęcia za podstawę ustaleń obciążających obwinionego pomiaru dokonanego za pomocą urządzenia (...). To co zdołano bowiem ustalić ponad wszelką wątpliwość, to fakt, że podczas przedmiotowego pomiaru nie spełniono kluczowego warunku zachowania stałej odległości od kontrolowanego pojazdu. Co więcej, ustalono że w trakcie pomiaru odległość między radiowozem a pojazdem obwinionego uległa zmniejszeniu, a zatem obwiniony niewątpliwie poruszał się z prędkością niższą niż wskazane przez prędkościomierz 107 km/h. Jednocześnie niemożliwe okazało się precyzyjne i weryfikowalne w sposób naukowy określenie prędkości z jaką faktycznie poruszał się obwiniony w oparciu o obliczenie sumy błędów pomiarowych. Dodać przy tym należy, że błąd wynikający ze zmiany odległości między pojazdami jest tym bardziej znaczący, im krótszy jest odcinek pomiarowy. Tymczasem w realiach niniejszej sprawy pomiaru dokonano na jednym z najkrótszych możliwych na tym urządzeniu odcinków pomiarowych - bo wynoszącym zaledwie 100 m (dopuszczalne odcinki pomiarowe wynoszą od 50m do 1000m lub do (...),9m w zależności od wersji urządzenia).

Na marginesie zaznaczyć należy, iż jest rzeczą paradoksalną, że zgodnie z treścią § 21 ust. 2 przywołanego na wstępie Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 281), wartość błędów granicznych przyrządu pomiarowego nie może przekraczać 3% dla prędkości powyżej 100km/h (± 3 km/h - dla prędkości do 100 km/h). Tymczasem okoliczność, że elementem układu pomiarowego staje się człowiek, który w sposób całkowicie subiektywny ma dokonywać pomiaru jednego z kluczowych parametrów, sprawia że osiągnięcie takiej wymaganej przez Rozporządzenie precyzji pomiaru staje się w realnym użytkowaniu co najmniej wątpliwe jeśli nie iluzoryczne.

W tej sytuacji Sąd uznał dowodowy pomiar wykonany za pomocą urządzenia (...) za wadliwy w stopniu dyskwalifikującym jego wykorzystanie do dokonania ustaleń faktycznych.

Nie można jednak było pominąć okoliczności, że zapis z prędkościomierza kontrolnego zawarty na płycie CD (k. 6) miał podwójne znaczenie dowodowe. Z jednej strony zawierał bowiem pomiar prędkości (który jednak został odrzucony przez Sąd jako wadliwy), z drugiej jednak strony obejmował także zapis wideo z przejazdu obwinionego między innymi na odcinku trasy, po minięciu znaku B-33 – ograniczenia prędkości do 70 km/h. Oczywiście jest przy tym, że nawet przy uznaniu pomiaru za wadliwy, brak jest podstaw do uznania powyższego dowodu (tj. w warstwie zapisu wideo) za niedopuszczalny. Obowiązujące przepisy nie zabraniają bowiem wykorzystania tego rodzaju utrważeń obrazu jako dowodu w sprawach o wykroczenie. W związku z tym powyższy materiał dowodowy poddano ocenie biegłego także w tym aspekcie. Biegły, składając ustną opinię uzupełniającą na rozprawie, wskazał iż teoretycznie możliwe jest ustalenie prędkości pojazdu w oparciu o samo nagranie wideo. W praktyce opiniowania, tego rodzaju obliczenia dokonywane są w oparciu o wyliczenie ilości „pasków” oznakowania poziomego w postaci linii rozdzielających pasy jezdni (które mają ściśle określoną długość), lub poprzez odniesienie do stałych punktów terenowych, takich jak n.p.: znaki, drzewa słupki. Rzecz jednak w tym, że w realiach niniejszej sprawy wnikliwa analiza dokonana przez biegłego wskazywała, że przeprowadzenie takich obliczeń okazało się niemożliwe ze względu na niską jakość nagrania (k. 167-168).

W tej sytuacji dowodowo niemożliwe stało się zakwestionowanie wyjaśnień obwinionego, w których zaprzeczał on, aby w miejscu gdzie obowiązywało ograniczenie prędkości poruszał się z prędkością niedozwoloną. W związku z tym konieczne stało się uniewinnienie obwinionego od postawionego mu zarzutu. Konsekwencją tego rozstrzygnięcia było także obciążenie Skarbu Państwa kosztami sądowymi – stosownie do treści art. 118 § 2 kpw.