

## UZASADNIENIE

W dniu 19 maja 2016 r. około godz. 13:20 M. K. poruszał się swoim samochodem S. (...) o nr. rej. (...) z prędkością ok. 70 km/h (opinie biegłych – k. 73, k. 70 załącznika) łącznicą ul. (...) z ul. (...) w C.. Przed połączeniem łącznicy z ul. (...) znajduje się skrzyżowanie łącznicy z drogą rowerową. Na łącznicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h (znak B-33).

W dacie zdarzenia drogą rowerową od strony ul. (...) w kierunku wiaduktu nad trasą DK – 1 poruszała się rowerze K. K. (1). Widok od strony kierunku jazdy pokrzywdzonej:

Na samym początku przejazdu drogi rowerowej na skutek nie ustąpienia pierwszeństwa przejazdu przez kierowcę samochodu doszło do kolizji S. i roweru K. K. na skutek czego pokrzywdzona spadła z roweru na ziemię doznając urazów.

- protokół oględzin miejsca wypadku – k. 4-5 załącznika

W chwili pierwszego kontaktu pojazdów doszło do uderzenia prawej strony zderzaka przedniego s. w lewą stronę przedniego koła pojazdu (opinia biegłego B. – k. 70 akt, ryc. 12).

Na skutek kolizji oba pojazdy zostały uszkodzone:

- protokół oględzin S. (k. 7 załącznika)

- protokół oględzin roweru (k. 9 załącznika)

Dokumentacja fotograficzna uszkodzeń samochodu i roweru – k. 16 załącznika:

Na skutek kolizji pokrzywdzona doznała obrażeń ciała w postaci: krwiaka przymózgowego w okolicy lewej półkuli mózgu, krwiaka okolicy sierpa mózgu po stronie lewej, rany tłuczonej głowy, rany ciętej uda lewego co spowodowało u niej rozstrój zdrowia i naruszenie czynności narządów ciała na okres powyżej dni siedmiu

- opinia sądowno – lekarska – k. 51 załącznika

W toku postępowania przygotowawczego oskarżony nie przyznał się do winy. Wyjaśnił, że dojeżdżając do przejścia dla pieszych nie widział żadnej osoby zbliżającej się do przejścia. Po wjechaniu za linię warunkowego zatrzymania dostrzegł kobietę jadącą na rowerze z prawej strony. Poruszał się wtedy z prędkością ok. 50-70 km/h. Kobieta wykonała skręt w prawo wjeżdżając na drogę. Gdy zobaczyła jego pojazd zeskoczyła z roweru (w momencie gdy przednie koło znajdowało się na jezdni a tylne na chodniku). On znajdował się wtedy ok. 70 cm od prawej krawędzi jezdni. W tym momencie przednie koło roweru uderzyło w prawy bok pojazdu, za przednim kierunkowskazem. Rower został podbity i jego kierownica uderzyła w szybę. Rowerzystka przewróciła się na swoją prawą stronę i upadła na jezdnię przy krawężniku. Widząc rowerzystkę skręcającą wykonał ruch kierownicą w lewą stronę. W chwili zderzenia zaczął hamować. Nie jest w stanie określić długości drogi hamowania. Gdy zatrzymał samochód podszedł do rowerzystki i próbował jej udzielić pomocy z kilkoma osobami, które zatrzymały się na miejscu (k. 57-58 załącznika)

W toku kolejnego przesłuchania oskarżony ponownie wskazał, że to rowerzystka wjeżdżając na jezdnię uderzyła w bok jego pojazdu. W tym momencie doszło do hamowania auta. Według niego rowerzystka nie uderzyła głową w przednią szybę pojazdu. Urwana tablica rejestracyjna i otarcia nie były śladami tej kolizji (k. 86)

Przed Sądem oskarżony kolejny raz nie przyznał się do winy. Wyjaśnił, że jadąc łącznicą jechał z prędkością może nie 50 km/h, ale na pewno nie 77 km/h jak wskazano w zarzucie. Widoczność w tym miejscu dla kierowcy jak i rowerzysty jest ograniczona. Gdy przejechał linię warunkowego zatrzymania wyznaczającą przejście dla pieszych, chodzi tutaj

o przerywaną linię poprzedzającą zebra, dostrzegł nadjeżdżającą z prawej strony rowerzystkę. Ona zeskakując z roweru próbowała się zatrzymać na wysokości krawężnika. W tym momencie ona uderzyła w prawy przedni bok pojazdu pomiędzy przednim kołem a lampą kierunkowskazu. W tym momencie docisnął hamulec, który wcisnął już wcześniej. Potem doszło do uderzenia w szybę przednią najprawdopodobniej kierownicą roweru. Rowerzystka się przewróciła. Po zatrzymaniu pojazdu włączył światła awaryjne i wybiegł do rowerzystki. Ona leżała przy krawężniku głową zwrócona ku asfaltowi. Wtedy zatrzymało się jeszcze parę osób które wraz z nim udzieliły jej pomocy. Po zdarzeniu zapoznawał się z materiałami na temat wypadków z udziałem pieszych. Wie, że po uderzeniu głową w szybę powstają u pieszego rany cięte i dochodzi do odkształcenia szyby do wewnątrz pojazdu. W jego przekonaniu biegły błędnie określił ślady hamowania przyjmując że te widoczne na drodze powstały od przednich kół pojazdu. Chodzi o początek tych śladów. W jego przekonaniu należy przyjąć, że one powstały od tylnych kół pojazdu. Lusterko zostało oberwane na skutek uderzenia rowerem, który został podbity i lewa strona kierownicy uderzyła w przednią szybę. (...) już zostało zezłomowane. Jeśli chodzi o tą tablicę rejestracyjną to ona była wsunięta w ramkę. Zdarzało mu się, że jak jechał po dziurach to ona z tej ramki wypadła. Jeśli chodzi o obdarcie w przedniej części zderzaka to ono powstało podczas jego manewrowania na placu. Wjechał kiedyś na stojący pustak. Z resztą dodać trzeba, że cały przedni zderzak był obdarty i miał ślady otarć. Do uderzenie roweru doszło pomiędzy przednim kołem, a przednim kierunkowskazem w narożniku pojazdu.

Sąd zakwestionował przebieg wypadku opisany przez oskarżonego.

Ten podał, że rowerzystkę dostrzegł gdy przekroczył linię warunkowego zatrzymania tj. przerywaną linię poprzedzającą zebra widoczną na poniższym zdjęciu.

Jak wynika z opinii biegłego B. z przeprowadzonej analizy czasowo – przestrzennej wynika, że na 0,8 s przed podjęciem przez oskarżonego manewru hamowania kierowany przez niego pojazd znajdował się w odległości rzędu 16 metrów przed tą linią (str. 21-22 opinii). Dodatkowo wskazać należy, że jak wynika ze zdjęcia wykonanego przez biegłego z wnętrza samochodu poruszającego się łącznicą (str. 4 ryc. 2) pełna możliwość obserwacji przejazdu dla rowerów i przejścia dla pieszych pojawia się w odległości ok. 50-70 metrów od przejścia. Oskarżony zatem miał możliwość pełnej obserwacji drogi dla rowerów. Skoro rowerzystkę dostrzegł dopiero gdy był już na przejściu to znaczy że nie obserwował drogi dla rowerów w sposób należy a do czego był zobowiązany (o czym mowa będzie w dalszej części uzasadnienia)

Oskarżony wskazał, że w chwili zderzenia rowerzystka nie siedziała już na rowerze tylko stała na ziemi (okrakiem nad rowerem). Obaj biegli wskazali, że analiza uszkodzeń roweru wskazuje, że w chwili zderzenia jego siódło było obciążone masą ciała rowerzystki:

- opinia T. B. – str. 22

- opinia W. N. – k. 43

Oskarżony wskazał, że to rower uderzył w bok jego pojazdu. Obaj biegli zakwestionowali taki przebieg wypadku wskazując, że prawa strona zderzaka kolidowała z lewym bokiem przedniego koła roweru

- opinia T. B. – str. 22

- opinia W. N. – k. 42, 67 załącznika

Oskarżony pierwotnie wskazał, że wypadła mu tablica z ramki co zdarzało mu się już wcześniej (k. 17). Po zwróceniu mu uwagi, że na dokumentacji fotograficznej widać, że oderwała się ramka wraz tablicą wskazał, że wcześniej odpadała mu cała ramka z tablicą bo była przykręcona wkrętem, który skruszał (k. 47). Analiza zdjęcia wskazuje, że nie doszło do wypadnięcia tablicy z ramki, lecz odpadnięcia całej ramki co musiało nastąpić po kontakcie z kołem roweru.

Obaj biegli zakwestionowali tezę oskarżonego, że jako pierwsze zablokowane zostały tylne koła pojazdu

- opinia T. B. – str. 22

- opinia W. N. – k. 42v

Obaj biegli wskazali, że ślad rozbitej szyby pochodzi prawdopodobnie od głowy rowerzystki a nie kierownicy roweru

- opinia T. B. – str. 22

- opinia W. N. – k. 43

Z powyższym koresponduje także dokumentacja medyczna, która wskazuje na uraz głowy pokrzywdzonej (k. 14)

W sprawie brak jest bezpośrednich świadków kolizji. Pokrzywdzona nie pamięta jak do niej doszło (k. 32-33 załącznika, k. 17v)

W charakterze świadków przesłuchano P. K. (k. 39-załącznika, k. 41-42) oraz R. B. (k. 43 załącznika, k. 18) osoby, które pojawiły się na miejscu kolizji już po jej zaistnieniu. Ich zeznania nie pozwalają na ustalenie jej przebiegu i dla rozstrzygnięcia sprawy mają wtórny charakter.

Z uwagi na brak bezpośrednich świadków zajścia w tym w szczególności oświadczeń pokrzywdzonej szczególnego charakteru w sprawie nabrały opinie biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. B. (2) oraz W. N. (2)

Opinie te co do zasady są spójne w zakresie oceny przebiegu i przyczyn wypadku.

Obie opinie odpowiadają wymogom stawianym temu dowodowi. Biegli wydając je dysponowali wiadomościami specjalnymi niezbędnymi do stwierdzenia okoliczności mających istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy. Opinie są logiczne, zgodne z doświadczeniem życiowym i wskazaniem wiedzy. Ponadto zostały sformułowane w sposób pełny i jasny. Biegli przekonywująco uzasadnili swoje stanowiska i wnioski końcowe. W szczególności przedstawili opis metod i sposobu przeprowadzenia badań, oraz przytoczyli argumenty oparte na stwierdzonych okolicznościach, które mają związek z badanymi faktami, a które podbudowali fachowymi wyjaśnieniami. Sformułowania którymi się posługiwali są jednoznaczne i wewnętrznie niesprzeczne

Zgodnie z art. 177 § 1 k.k. odpowiedzialności podlega ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek

Sąd zobligowany była zatem ustalić na wstępie jakie zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym naruszył oskarżony.

Jak trafnie podaje biegły B. droga dla rowerów (przejazd dla rowerzystów) na którym doszło do wypadku tworzył z jezdnią łącznicy skrzyżowanie w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej P.r.d.). Na taką ocenę pozwala literalne odczytanie treści zapisów tej ustawy. Rower w rozumieniu ustawy jest pojazdem (art. 2 pkt. 31 P.r.d.). Droga dla rowerów jest drogą bo posiada jezdnię (art. 2 pkt. 6 P.r.d.)

Zgodnie z art. 25 ust. 1 P.r.d. kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania dróg, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony. Oskarżony takiej szczególnej ostrożności nie zachował. Nie obserwował należycie drogi dla rowerów choć fizycznie miał taką możliwość o czym już była mowa. Nie dostrzegł nadjeżdżającej z prawej strony rowerzystki.

W przedmiotowej sprawie na opisanym skrzyżowaniu łącznicy z drogą rowerową brak było znaków pionowych które regulowałyby kwestię pierwszeństwa przejazdu. Przed przejściem i przejazdem dla rowerów znajduje się jednak znak drogowy D-6b "przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów":

Miejsce usytuowania znaku (po prawej stronie zdjęć):

W protokole oględzin błędnie wskazano, że znajdował się tam znak D-6 oznaczający przejście dla pieszych (protokół oględzin miejsca wypadku – k. 4v załącznika):

Opisany na wstępie znak drogowy D-6b oznaczający "przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów" został uregulowany w przepisach prawnych, a szczególnie w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. § 47 tegoż rozporządzenia mówi, że kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Znak D-6a lub D-6b, choć jest znakiem informacyjnym i samoistnie nie ustala pierwszeństwa, to jednak zobowiązuje kierującego do zmniejszenia prędkości i zapewnienia bezpieczeństwa rowerzyście wjeżdżającemu na przejazd dla rowerzystów.

Oskarżony nie zastosował się do tego znaku albowiem nie zmniejszył prędkości. Jak ustalono na łącznicy zgodnie ze znakiem pionowym B-33 obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h. Oskarżony w swoich wyjaśnieniach wskazał, że jechał z prędkością ok. 50-70 km/h. Jak wynika z opinii biegłego W. N. prędkość przedwypadkowa jego pojazdu wynosiła ok. 77,3 km/h (str. 10 opinii). Z kolei według biegłego B. wynosiła ok. 70-73 km/h (str. 17 opinii). Oskarżony nie tylko nie zmniejszył prędkości lecz przekroczył i to znacznie prędkość administracyjnie dopuszczalną w tym miejscu. Wskazać przy tym trzeba, że kierujący nie musi poruszać się zgodnie z prędkością administracyjną lecz winien poruszać się z tzw. „prędkością bezpieczną”.

Termin ten nie jest określeniem normatywnym, ale pojęciem powszechnie używanym w judykaturze i doktrynie. Pojęcie „bezpieczna szybkość pojazdu” – jak zauważył Sąd Najwyższy - jest pojęciem o charakterze relatywnym i w związku z tym żaden akt prawny nie może za pomocą wyrażonych cyfrowo wskaźników (np. ilość km/h) określić jaka szybkość pojazdu jest szybkością bezpieczną (wyrok Sądu Najwyższego z 3 sierpnia 1972 r., Rw 734/72, IP 1972, nr. 7-8, poz. 4). Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.05.108.908) nakazuje kierującemu „jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu” (art.19 ust. 1). Treść tego przepisu wskazuje, że prędkością bezpieczną jest taka, która zapewnia panowanie nad pojazdem w konkretnych warunkach drogowych. Chodzi o to, aby kierujący miał dość czasu na skuteczne wykonanie wszystkich czynności psychicznych i fizycznych wymaganych w danej sytuacji w ruchu, aby nie zakłócać go innym jego uczestnikom. W przepisie tym wymieniono przykładowo okoliczności, od których zależy ta prędkość. Na ich nie wyczerpujące wyliczenie wskazują słowa „w szczególności” poprzedzające wymienienie tych okoliczności. Prędkość bezpieczna uwarunkowana jest zatem sytuacyjnie. Obowiązujące zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego ustanowione w Kodeksie drogowym nakładają na kierowców bezwzględny obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy kierowaniu pojazdami mechanicznymi a w szczególności dostosowania szybkości jazdy do określonych warunków w jakich ruch się odbywa w sposób niezbędny dla zapewnienia maksimum bezpieczeństwa. Kierujący pojazdem mając na uwadze okoliczności dotyczące jego osoby, np. stan psychofizyczny, umiejętności, a także elementy odnoszące się do pojazdu i drogi ma wybrać taką prędkość, która pozwoli mu zapanować nad pojazdem. Ocena ta należy wyłącznie do kierującego. Z tego punktu widzenia prędkość bezpieczna to taka na którą może sobie w danych warunkach pozwolić konkretny kierowca prowadzący określony pojazd. Każdy kierowca powinien bowiem prowadzić swój pojazd w ramach swojej prędkości bezpiecznej. Co warte raz jeszcze podkreślić trzeba, że za prędkość bezpieczną nie może być zawsze uznana prędkość odpowiadająca prędkości dopuszczalnej. Numeryczne określenie dopuszczalnej prędkości oznacza potencjalnie bezpieczną prędkość. Jest ona określona jedynie dla sytuacji typowych. Podstawą jej określenia są elementy o charakterze zmiennym, co w konkretnych warunkach drogowych z uwagi na różne natężenie tych czynników może prowadzić do uznania za niebezpieczną prędkości nie przekraczającej nominalnych granic prędkości maksymalnej. W konkretnym przypadku może być ona zbyt duża. Zachowanie tzw. prędkości administracyjnie dozwolonej nie może samo przez się świadczyć o tym, że kierowca zachował prędkość bezpieczną w rozumieniu art. 19 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym (wyrok Sądu Najwyższego z 25 maja 1995 r., II KRn 52/95, OSNKW 1995/11-12/82).

Ukształtowanie terenu w miejscu kolizji wskazuje, że nawet zachowanie w tym miejscu prędkości dopuszczalnej administracyjnie nie oznacza zachowania prędkości bezpiecznej. Z resztą wynika to też z konfiguracji znaków w tym miejscu. Skoro znak B-33 dopuszcza na łącznicy prędkość maksymalną 50 km/h zaś następujący po nim znak D-6b nakazuje zmniejszenie prędkości to ta powinna być de facto mniejsza niż 50 km/h. Gdyby faktycznie tak było oskarżony zapewne uniknąłby kolizji. Jak wynika z opinii biegłego B. już nieznaczne zmniejszenie prędkości poniżej wartości 50 km/h dałoby możliwość uniknięcia wypadku bez rozważania kwestii pierwszeństwa przejazdu (str. 19 opinii).

Podsumowując należy wskazać, że oskarżony naruszył następujące zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

1) nie zachował prędkości bezpiecznej i dopuszczalnej administracyjnie na danym odcinku drogi (naruszenie umyślne albowiem kierowca wie z jaką prędkością jedzie)

2) nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu nadjeżdżającej z prawej strony rowerzystce (naruszenie nieumyślne wynikające z braku należytej obserwacji drogi)

Na skutek kolizji rowerzystka doznała obrażeń ciała na okres przekraczający 7 dni.

Tym samym oskarżony zrealizował znamiona czynu z art. 177 § 1 k.k.

Za czyn ten na podstawie art. 177 § 1 k.k. w zw. z art. 37a k.k. w zw. z art. 33 § 1 i 3 k.k. Sąd wymierzył mu karę grzywny w wysokości 100 stawek dziennych po 50 złotych każda z nich

Przy wymiarze kary Sąd miał na względzie ilość naruszonych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ich znaczenie dla bezpieczeństwa w tym ruchu. Uwzględniono sposoby ich naruszenia (umyślny i nieumyślny). Sąd miał na względzie skutki wypadku jakich doznała pokrzywdzona. Przy wymiarze kary Sąd uwzględnił fakt uprzedniej karalności za czyn z art. 177 § 1 k.k. (odpis wyroku – k. 49) a także za wykroczenia drogowe (odpisy wyroków – k. 120-121). Sąd miał również na względzie wzgląd na społeczne oddziaływanie kary podyktowany potrzebą przekonania społeczeństwa o nieuchronności kary za naruszenie dóbr chronionych prawem i nieopłacalności zamachów na te dobra, wzmożenia poczucia odpowiedzialności, ugruntowania poszanowania prawa i wyrobienia właściwego poczucia sprawiedliwości oraz poczucia bezpieczeństwa zwłaszcza w ruchu drogowym.

Uwzględniając interesy pokrzywdzonej Sąd na podstawie art. 46 § 1 k.k. w zw. z art. 444 § 1 k.c. w zw. z art. 445 § 1 k.c. zobowiązał oskarżonego do zadośćuczynienia pokrzywdzonej za wyrządzoną krzywdę poprzez zapłatę na rzecz K. K. (1) kwoty 3000 wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 11 maja 2017 r. Jak wynika z zeznań pokrzywdzonej odczuwa skutki wypadku pomimo upływu długiego okresu od zdarzenia.

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. Prawo o adwokaturze i § 17 ust.2 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 3 października 2016 r. w sprawie ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez adwokata z urzędu Sąd zasądził od Skarbu Państwa na rzecz adwokata S. Z. - Kancelaria Adwokacka w C. kwotę 516,60 zł tytułem wynagrodzenia za obronę oskarżonego z urzędu przyjmując, iż kwota ta obejmuje należy podatek VAT zgodnie z art.41 ust. 1 w zw. z art. 146a pkt. 1 Ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U.04.54.535).

Na podstawie art. 627 k.p.k. i art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych Sąd zobowiązał oskarżonego do pokrycia kosztów postępowania, w tym opłaty w kwocie 500 złotych oraz wydatków do kwoty 1000 w pozostałym zakresie na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. wydatkami postępowania obciążając Skarb Państwa

Z/ Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć: obrońcy