

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Dnia 3 listopada 2015 roku**

**Sąd Rejonowy w Gliwicach Wydział IX Karny**

**w składzie:**

Przewodniczący SSR Agnieszka Woźniak

Protokolant Natalia Zelek

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 17 marca, 29 kwietnia, 8 września oraz 20 października 2015 roku sprawy

**J. C. (1)**

urodzonego (...) w S. syna M. i J.

oskarżonego o to, że:

w dniu 04.10.2012 r. w P. na ulicy (...), kierując samochodem m-ki M. (...) nr rej. (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i spowodował wypadek, w ten sposób, że nie upewnił się należycie co do możliwości i bezpiecznego wykonania manewru włączenia się do ruchu z miejsca zatrzymania – zatoki autobusowej oraz co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru zawrócenia w kierunku G., nie udzielił pierwszeństwa przejazdu i doprowadził do zderzenia z poruszającym się w kierunku M. motocyklem m-ki H. (...) nr rej. (...) kierowanym przez S. M., w wyniku czego kierujący motocyklem doznał obrażeń ciała w postaci złamania typu B. przedramienia lewego oraz złamania podstawy V kości śródreżca lewego, które to obrażenia spowodowały naruszenie prawidłowych czynności narządów jego ciała na okres powyżej 7 dni – tj. 6-8 tygodni, przy czym motocyklista S. M. swoim zachowaniem przyczynił się do zaistnienia wypadku;

**tj. o przestępstwo z art. 177 § 1 kk**

**o r z e k a**

1. oskarżonego J. C. (1) uznaje za winnego tego, że w dniu 4 października 2012 roku w P. na ulicy (...) kierując samochodem osobowym marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i nieumyślnie spowodował wypadek komunikacyjny w ten sposób, że nie zachował szczególnej ostrożności wymaganej od niego w związku z wykonywaną zmianą kierunku ruchu i podjął się manewru zawracania oraz kontynuował ten manewr w sytuacji braku dokładnego rozeznania stanu ruchu na drodze głównej, w wyniku czego doprowadził do zajechania drogi poruszającemu się pierwotnie w tym samym kierunku z nadmierną prędkością S. M. kierującemu motocyklem marki H. (...) o numerze rejestracyjnym (...) oraz do zderzenia tychże pojazdów, w wyniku czego S. M. doznał obrażeń ciała w postaci: złamania przedramienia lewego typu B. oraz złamania podstawy V kości śródreżca lewego, co naruszyło czynności narządów jego ciała na okres powyżej siedmiu dni, to jest występku z art. 177 § 1 kk w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca 2015 roku i za to na mocy art. 58 § 3 kk w związku z art. 177 § 1 kk oraz art. 33 § 1 i 3 kk – wszystkie w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca 2015 roku skazuje go na karę samoistnej grzywny w wysokości 100 (stu) stawek dziennych, przy przyjęciu wysokości jednej stawki na kwotę 30 (trzydziestu) złotych;

2. na podstawie art. 29 ustęp 1 Ustawy z dnia 26 maja 1982 roku – Prawo o adwokaturze zasądza od Skarbu Państwa na rzecz adw. M. F. kwotę 1.136,52 zł. (tysiąca stu trzydziestu sześciu złotych pięćdziesięciu dwóch groszy) tytułem

nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej oskarżonemu z urzędu, w tym kwotę 212,52 zł. (dwustu dwunastu złotych pięćdziesięciu dwóch groszy) tytułem podatku od towarów i usług;

3. na podstawie art. 627 kpk w związku z art. 629 kpk zasądza od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego S. M. kwotę w wysokości 1.188 (tysiąca stu osiemdziesięciu ośmiu) złotych tytułem zwrotu wydatków poniesionych na ustanowienie pełnomocnika z wyboru;

4. na podstawie art. 627 kpk oraz art. 3 ustęp 1 Ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa część wydatków w kwocie 3.000 (trzech tysięcy) złotych oraz opłatę w wysokości 300 (trzystu) złotych.

Sędzia

**Sygnatura akt IX K 675/13**

## UZASADNIENIE

**wyroku z dnia 3 listopada 2015 roku**

**w sprawie przeciwko J. C. (1)**

J. C. (1) stanął pod zarzutem popełnienia przestępstwa z art. 177 § 1 kk polegającego na tym, że w dniu 04.10.2012 r. w P. na ulicy (...), kierując samochodem m-ki M. (...) nr rej. (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i spowodował wypadek, w ten sposób, że nie upewnił się należycie co do możliwości i bezpiecznego wykonania manewru włączenia się do ruchu z miejsca zatrzymania – zatoki autobusowej oraz co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru zawrócenia w kierunku G., nie udzielił pierwszeństwa przejazdu i doprowadził do zderzenia z poruszającym się w kierunku M. motocyklem m-ki H. (...) nr rej. (...) kierowanym przez S. M., w wyniku czego kierujący motocyklem doznał obrażeń ciała w postaci złamania typu B. przedramienia lewego oraz złamania podstawy V kości śródrezcza lewego, które to obrażenia spowodowały naruszenie prawidłowych czynności narządów jego ciała na okres powyżej 7 dni – tj. 6-8 tygodni, przy czym motocyklista S. M. swoim zachowaniem przyczynił się do zaistnienia wypadku.

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 4 października 2012 roku J. C. (1) jechał, jako kierowca, samochodem osobowym marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z R. do miejsca zamieszkania w S.. Na miejscu pasażera z przodu siedziała jego żona I. D.. Osoby jadące pojazdem miały zapięte pasy bezpieczeństwa, w pojeździe zapalone były światła, samochód był sprawny, podróżujący korzystali z nawigacji (...).

W pewnym momencie nawigacja (...) nakazała zjechać kierującemu na mniejszą drogę. W ten sposób J. C. (1) znalazł się na ulicy (...) w P.. Jest to część drogi łączącej G. z M.. Na fragmencie ulicy (...), na którym znalazł się J. C. (1) ulica ta ma dwukierunkową jezdnię i jest podzielona na dwa pasy ruchu. J. C. (1) poruszał się tą drogą w kierunku M.. Warunki drogowe były bardzo dobre, było słonecznie, nie było opadów, jezdnia była sucha, czysta. Natężenie ruchu nie było duże.

Kiedy podróżujący M. podróżowali tą drogą nawigacja samochodowa zaczęła pokazywać kierującemu, że ma zawrócić. J. C. (1) zaczął szukać miejsca do sprawdzenia tej okoliczności i ewentualnie wykonania tego manewru w sposób dogodny i bezpieczny. W ten sposób dojechał do zatoki autobusowej znajdującej się na ulicy (...), w niewielkiej odległości za skrzyżowaniem z występującą po prawej stronie ulicą (...) i występującą po lewej stronie ulicą (...). W tym miejscu jezdnia ulicy (...) biegnie prostym odcinkiem po niewielkim spadku, ma szerokość 7 metrów. Obowiązuje tam ograniczenie prędkości do 50 km/h. W miejscu występowania zatoki autobusowej, jezdnia łącznie z zatoką i poboczem po lewej stronie ma 13 metrów.

Kierujący J. C. (1) wjechał do zatoki autobusowej, zatrzymał się w niej, studiując nawigację, doszedł do wniosku, że faktycznie musi zawrócić, następnie podjechał do przodu zatoki, włączył lewy kierunkowskaz, ustawił się nieco pod skosem i rozpoczął manewr zawracania w kierunku G.. Przed rozpoczęciem manewru patrzył na stan ruchu na drodze głównej, jednak nie widział żadnego pojazdu, który uniemożliwiłby mu dokonanie manewru. W tym zakresie nie zachował szczególnej ostrożności wymaganej od niego w związku z wykonywaną zmianą kierunku ruchu i podjął się manewru zawracania oraz kontynuował go bez dokładnego rozeznania stanu ruchu na drodze głównej. Dlatego nie dostrzegł pojazdu nadjeżdżającego z G. w kierunku M. pomimo tego, że mógł widzieć pojazdy nadjeżdżające z tego kierunku na odcinku o długości nie mniejszej niż 150 metrów. Nic nie utrudniało J. C. (1) dostrzeżenia motocykla nawet jeśli by jechał on bez świateł. Topografia terenu nie miała wpływu na wypadek, zmiana nachylenia jezdni następuje w takiej odległości od miejsca, w którym znajdował się kierujący i obserwował stan ruchu na drodze głównej, że nie miało to wpływu na wzajemne zauważenie się.

W tym samym czasie S. M. jechał swoim motocyklem marki H. (...) o numerze rejestracyjnym (...) z G. w kierunku M. ulicą (...). Wracał z uczelni – Politechniki (...) w G. w kierunku miejsca zamieszkania, wracał do domu. Poruszał się z dość dużą prędkością, a w P. z nadmierną prędkością, przekraczającą istotnie prędkość dopuszczalną, a wynoszącą co najmniej 80 km/h. Jechał środkiem swojego pasa ruchu, robił to celowo mając na względzie okoliczność, że w ten sposób jest lepiej widoczny dla innych uczestników ruchu. Miał włączone światła w motocyklu. Miał założony kask ochronny oraz ubrane: kurtkę, buty i rękawice motocyklowe oraz spodnie dżinsowe. Jadąc dostrzegł pojazd marki M. znajdujący się w zatoce autobusowej. Obserwował go, widział, że pojazd z początku zatoki przemieścił się na jej koniec i zatrzymał się, włączył lewy kierunkowskaz i podjechał lekko do przodu przyjmując pozycję skośną. Początkowo S. M. myślał, że M. chce się włączyć się do ruchu w stronę M.. Nie przypuszczał, że kierowca chce wykonać manewr zawracania. W pewnym momencie zobaczył jednak, że pojazd rozpoczyna ten manewr. Kiedy rozpoznał sytuację kolizyjną znajdował się od miejsca późniejszego zderzenia w odległości 44 metrów. Stan zagrożenia na jezdni trwał około 1,7 sekundy. Motocyklista momentalnie zaczął hamować przy pomocy obu hamulców, to jest przedniego i tylnego. Motocykl był hamowany przed zderzeniem na długości 14,9 metra. Pomimo tego uderzył w lewą stronę pojazdu M., który był w trakcie wykonywania manewru zawracania i znajdował się już częściowo na lewym pasie, zwróconym częściowo w stronę G.. Uderzył w samochód na wysokości drzwi kierowcy, przeleciał przez samochód i upadł na jezdnię, na prawy pas ruchu. Motocykl pozostał na wysokości końca zatoki.

J. C. (1) pomimo wypadku dokończył manewr zawracania i ustawił się samochodem na poboczu w kierunku G.. On i jego żona wydostali się z pojazdu. Udali się do motocyklisty. J. C. (1) pytał S. M. co mu dolega i co zrobił. S. M. polecił mu, by w motocyklu wyłączył zasilanie, gdyż był pełny bak paliwa, ale J. C. (1) nie potrafił tego zrobić i S. M. wstał i o własnych siłach udał się do motocykla, w którym wyłączył zapłon. Następnie zszedł na pobocze w pobliże zatoki autobusowej i usiadł na krawędzi jezdni. Poprosił o wezwanie pogotowia, gdyż widział, że ma złamaną rękę. I. D. poszła do samochodu szukać telefonu, ale go nie znalazła. Poprosiła o pomoc kierowcę tira, który nadjechał od strony M.. To z jego telefonu zadzwoniła, nie potrafiła jednak wytłumaczyć, gdzie się znajdują i zrobił to kierowca tira, który nadjechał od strony G. – T. D.. Przy okazji zgłosił on małżonkom C., że „tak to się dzieje, jak się jedzie z taką prędkością i na jednym kole”. Okazało się, że chwilę wcześniej motocyklista wyprzedził go z dużą prędkością, podrywając motocykl na jedno koło. T. D. jechał wtedy z prędkością 60-70 km/h. J. C. (1) pytał S. M. z jaką prędkością jechał, a ten powiedział, że około 80 km/h. J. C. (1) zarzucał mu spowodowanie wypadku, jednak S. M. powiedział, że oceni to policja. Na miejsce przyjechała policja i pogotowie.

O godzinie 12.41 J. C. (1) i S. M. zostali przebadani na urządzeniu typu alkosensor pod kątem stanu trzeźwości z wynikami 0,00 mg/l.

W godzinach od 13.26 do 13.59 dokonano oględzin miejsca wypadku drogowego. Ujawniono ślad blokowania koła, samochód M. stojący na lewym pasie ruchu w stronę G., motocykl H. leżący na lewym boku przy prawej krawędzi jezdni, na obu pasach ruchu na wysokości motocykla znaczną ilość odłamków szkła i plastiku samochodowego, obszar pokryty płynem eksploatacyjnym z motocykla.

W godzinach od 12.50 do 13.25 dokonano oględzin pojazdu M.. Stwierdzono: wgniecione lewe przednie drzwi i próg, punktowe wgniecenia lewego przedniego słupka, wgniecenia na lewym tylnym błotniku pod słupkiem, zarysowany i punktowo wgnieciony w środkowej części dach, zużyta lewa kurtyna powietrzna, zużyte poduszki w przednich i tylnych drzwiach lewej strony, rozbitą szybę w lewych przednich drzwiach.

W godzinach od 12.10 do 12.49 dokonano oględzin motocykla. W ich wyniku stwierdzono: wygięty w osi ramy widelec przedni do tyłu, zgiętą przednią obręcz koła, zniszczoną tablicę rozdzielczą, uszkodzoną chłodnicę i osprzęt silnika, uszkodzenie wszystkich elementów plastikowych obudów, zniszczone przednie oświetlenie i uszkodzony zbiornik paliwa i kierownicę, lewe zewnętrzne lustro wsteczne, dźwignię sprzęgła. Wpisano, że odległość między osiami to 1,9 metra. Jest to zapis błędny, gdyż całkowita długość tego rodzaju motocykla to 2030 mm, a odległość między osiami to około 1500 mm. Musiała to być całkowita długość motocykla po skróceniu jego długości na skutek zderzenia.

W wyniku zdarzenia S. M. doznał złamania przedramienia lewego typu B. oraz złamania podstawy V kości śródrezcza lewego, co naruszyło czynności narządów jego ciała na okres powyżej siedmiu dni.

J. C. (1) naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, albowiem nie zachował szczególnej ostrożności wymaganej od niego w związku z wykonywaną zmianą kierunku ruchu i podjął się manewru zawracania oraz kontynuował ten manewr w sytuacji braku dokładnego rozeznania stanu ruchu na drodze głównej. Jego zachowanie pozostaje w związku przyczynowym ze zderzeniem. Z kolei S. M. przyczynił się do zdarzenia, gdyż poruszał się z nadmierną prędkością. Gdyby jechał z prędkością dopuszczalną – 50 km/h, to zdołałby zatrzymać motocykl przed torem ruchu M..

J. C. (1) urodził się (...) w S.. Ma wykształcenie wyższe – magister ekonomii, pracował w Starostwie Powiatowym w miejscowości K., jak audytor wewnętrzny, na pół etatu, zarabiał niecałe 2.000 złotych miesięcznie netto. W niewielkiej odległości czasowej od wyroku został zwolniony z pracy. J. C. (1) ma także dochód około 500-700 złotych miesięcznie z tytułu wykonywania zawodu biegłego sądowego. Nie ma majątku, ani oszczędności. Jest żonaty, z żoną pozostaje w separacji. Ma troje dzieci w wieku 33 lata, 18 lat, 7 lat. Ma zasądzone alimenty na dwoje młodszych dzieci, łącznie 2.500 złotych miesięcznie. Toczy się przeciwko niemu egzekucja alimentów z wniosku I. D. i B. P., oraz z wniosku tej ostatniej o świadczenie pieniężne. J. C. (1) ma z tego tytułu zadłużenia. Nie był karany. Nie leczył się psychiatrycznie, neurologicznie, ani odwykowo.

Powyższy stan faktyczny ustalił sąd w oparciu o zeznania świadków: S. M. (k.16-17,108-109,262-263) – w części, I. D. (k.29-30,109,280-281) – w części, T. D. (k.201,263), częściowo w oparciu o wyjaśnienia oskarżonego.

Sąd bazował również na następujących dokumentach: protokole użycia alkosensora (k.3-4), szkicu (k.5), protokole oględzin miejsca wypadku (k.6-7), protokole oględzin pojazdu (k.8-9,11), zdjęciach (k.10,12), szkicu (k.18), opinii lekarskiej z dokumentacją (k.20-21), opinii biegłego z zakresu wypadków drogowych (k.37-48), danych o karalności (k.51,78,103,208,246,534), dokumencie prywatnym w postaci opinii prywatnej (k.69-76), zaświadczeniu (k.77), dokumentacji ubezpieczeniowej (k.119-188,319-399,400-460,564-609), zdjęciach (k.295-300), zapisie (k.301), opinii biegłego z zakresu wypadków drogowych (k.483-510,635-638), opinii ze sprawy cywilnej (k.617-626), dokumentach zawartych w aktach szkodowych 2013-27- (...).

Oskarżony J. C. (1) nie przyznał się do popełnienia zarzuconego mu czynu i składał wyjaśnienia.

W postępowaniu przygotowawczym w dniu 9 grudnia 2012 roku (k.32-33) oskarżony nie przyznał się do winy i odmówił złożenia wyjaśnień.

Na rozprawie w dniu 31 stycznia 2014 roku (k.107-108) oskarżony nie przyznał się do winy i wyjaśnił, że: jechał z żoną z G. w dniu 4.10.2013 roku; jechali autostradą, zjechał z autostrady, wówczas mapa (...) wskazywała, że mają nawrócić; w P. na ul. (...) szukał odpowiedniego miejsca, aby dokonać manewru zawracania; zjeżdżając ze stromej góry minął skrzyżowanie, po prawej stronie widział wysepkę autobusową; jechał bardzo wolno upewniając się, czy manewr zawracania może wykonać; po upewnieniu się, że nic nie jedzie ani za nim, ani z naprzeciwka, nie zatrzymując się

zaczął wykonywać manewr zawracania, tzw. na trzy, tzn. raz cofnął, później pojechał do przodu lekko skręcając, znowu cofnął i na drugim etapie tego manewru, gdy był już połową samochodu na drugim pasie ruchu wówczas usłyszał huk, wybuchły poduszki, wyleciała szyba boczna; uderzenie było w przednie drzwi od strony kierowcy, drzwi tylne również zostały uszkodzone; nie widział tego motocyklisty; cały czas, wykonując manewr zawracania, obserwował czy coś nie nadjeżdża; ten motocyklista musiał jechać bez świateł i z dużą prędkością; zdarzenie miało miejsce około godziny 12.00; w miejscu, gdzie wykonywał manewr zawracania była linia przerywana; po zdarzeniu wraz z żoną opuścili samochód i pobiegli do poszkodowanego, był przytomny, powiedział że boli go noga i ręka; na miejsce przybyło pogotowie i policja; pokrzywdzony poprosił go by na miejsce wezwał jego ojca; zadzwonił do niego i on przyjechał; później byli badani na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu; był trzeźwy, motocyklista również; policja nie zrobiła jednak testu na zawartość narkotyków, a taki test powinna była wykonać; zarzuca policji nie wykonanie na miejscu stosownych czynności mających na celu wyjaśnienie, czy motocyklista jechał na światłach, czy też nie; kwestionuje opinię biegłego, która zalega w aktach sprawy.

Na rozprawie w dniu 29 kwietnia 2015 roku (k.279-280) oskarżony nie przyznał się do winy i wyjaśnił, że: 4 października 2012 roku jechali z żoną z R. m. (...); jadąc drogą szybkiego ruchu mapa kazała im zjechać; zjechali na drogę drugorzędną o ruchu dwukierunkowym; o ile pamięta, to była miejscowość P.; po chwili mapa nakazała im zawrócić; szukał najlepszego miejsca do wykonania tego manewru; zjeżdżał z góry, minął skrzyżowanie i za nim już wcześniej widział przystanek autobusowy, który mógł mu pomóc w dokonaniu tego manewru; rozglądał się z przodu i z tyłu i patrząc kilkakrotnie w lusterko; wjechał częściowo w zatokę i zaczął wykonywać manewr nawracana na trzy; dużą częścią samochodu był już na drugiej stronie pasa przeciwnego, kiedy uderzył w niego motocyklista, który następnie przeleciał przez ich dach; jego drzwi były zablokowane; wyszedł prawą stroną po żonie; podlecieli do motocyklisty; wtedy nie jechały żadne samochody; motocyklista był przytomny; pytał co mu jest; mówił, że boli go ręka i w pachwinie; cały czas był przytomny, nie stracił przytomności; wtedy nadjechały inne samochody; kierowca TIR-a od ich strony i chyba z drugiej strony też kierowca TIR-a; rozmawiali z tymi osobami, żeby zawiadomić pogotowie i policję, bo nie znali terenu; żona nawet pożyczyła telefon komórkowy od jednego z nich; przyjechało pogotowie i policja; pogotowie stwierdziło, że zabiera pana do szpitala; jak policja pytała pokrzywdzonego, to powiedział w obecności jego żony, że jechał 80 km/h, a tam jest 50 km/h; żona mu potem powiedziała, że usłyszała od jednego kierowcy TIR-a, że motocykl wyprzedził go z dużą prędkością i jechał na jednym kole; prostuje - pokrzywdzony przyznał się wobec niego i żony, że jechał 80 km/h; wtedy jeszcze nie było policji; nie wjechał w całości w zatokę autobusową, wjechał częściowo, żeby zrobić łuk; robił to mniej więcej na początku zatoki; miał włączony migacz w lewo; nie zatrzymywał się, jechał bardzo powoli, był cały czas w ruchu; zrobił manewr na trzy – to znaczy raz wyjechał, cofnął się i znowu wyjechał; nie dało się tam zawrócić na raz, gdyby się dało, to by nie szukał takiego miejsca; pomimo zatoki nie udało się zawrócić naraz; M. jest bardzo długi, nie jest w stanie podać jego długości, ale jest wydłużony i znacznie dłuższy niż inne samochody; to jest M. klasy(...), rok produkcji 2000; znajdował się w chwili uderzenia na drugim pasie ruchu, ale nie może powiedzieć, czy w całości, bo tyłu nie widział, nie patrzył się na tył, tylko na boki; w chwili uderzenia był już odwrócony, był przodem w kierunku przeciwnym, ale pod skosem; motocykl uderzył mniej więcej w środek lewego boku; uszkodzone były jego drzwi i tylne oraz słupek; nie przestawiał samochodu po wypadku, do przyjazdu policji, dopiero jak policja na to zezwoliła; przy zawracaniu jeśli chodzi o drogę przed sobą, to widział, że nic nie jedzie; żeby sprawdzić czy coś nie jedzie z tyłu patrzył w lusterko zewnętrzne lewe oraz lusterko wsteczne; nie pamięta czy też się nie wykręcił w drugą stronę, bo ma taki zwyczaj; trudno mu określić przez ile patrzył w te lusterka, spojrzał w jedno, spojrzał w drugie i prawdopodobnie się wychylił; wychylony był cały czas, bo nie wyłączył się z ruchu; manewr wykonywał bardzo powoli, ale nie może powiedzieć z jaką prędkością; bardzo powoli, bo rozglądał się, czy coś nie jedzie; w czasie wykonywania samego manewru też się rozglądał, bo wymaga tego technika zawracania na trzy; wtedy obserwował stan ruchu oczami, nie przy pomocy lusterek; nie widział motocyklisty, nie wie skąd on się w ogóle wziął; do uderzenia doszło w drugim albo trzecim momencie; w drugim momencie też był częściowo na drugim pasie; jechał na pewno do przodu; odcinek poprzedzający miejsce wykonywania manewru nie jest prosty; jest tam uskok, gdzie nie widać ani motocyklistów, ani samochodów, dopiero po nim jest odcinek prosty.

**Sąd zważył co następuje:**

Wyjaśnienia oskarżonego J. C. (1) zasługiwały na wiarę jedynie w części. Oskarżony był wprawdzie konsekwentny w kwestii braku przyznania do winy, lecz nawet taka postawa oskarżonego, kiedy istnieją dowody przeciwne, nie można doprowadzić do jego uniewinnienia. Konsekwentny brak przyznania do winy nakazuje jedynie przeprowadzenie dokładnego postępowania dowodowego i dokonanie wnikliwej analizy dowodów. Tak też stało się w niniejszej sprawie, a przeprowadzone dowody doprowadziły sąd do przekonania, że oskarżony nie przyznając się do winy prezentował li tylko przyjętą linię obrony przed zarzutem spowodowania wypadku komunikacyjnego.

W szczególności budziły wątpliwości wyjaśnienia oskarżonego, jakoby zawracał na trzy razy. Nie potwierdził tego ani pokrzywdzony, ani też nie wynika to z żadnej z opinii biegłych. Taka wersja jest zresztą nielogiczna biorąc pod uwagę to, że oskarżony sam przyznawał, że szukał miejsca, by manewr wykonać bezpiecznie i wygodnie. Gdyby chciał go wykonać na trzy, to nie szukałby szerszego miejsca na drodze, a szerokość miejsca do zawracania w miejscu zdarzenia, to 13 metrów. Nawet przy założeniu, że M. jest długi nie wydaje się możliwe, by manewr zawracania był w taki sposób wykonywany. Z pewnością do chwili zderzenia J. C. (1) manewru nie przerywał, nie można natomiast wykluczyć, że po zderzeniu cofnął i dokończył manewr, ustawiając pojazd w kierunku G.. Wersja oskarżonego nie koreluje także ze śladami hamowania motocyklisty na jezdni. Nieprawdą było także stwierdzenie, że przed wykonaniem manewru oskarżony zjeżdżał ze stromej góry – nie potwierdzają tego opinie biegłych, z których wynika, że nachylenie w tym miejscu występowało, ale było łagodne. Zgodne z rzeczywistym stanem rzeczy było natomiast stwierdzenie oskarżonego, że nie widział motocyklisty, bowiem gdyby go widział, to nie rozpocząłby manewru. Wątpliwości budzi jednak to, że oskarżony cały czas i w przedstawiony przez siebie dokładny sposób obserwował jezdnię – gdyby to robił, nie doszłoby do wypadku, bowiem w zasadzie ze wszystkich opinii wynika, że motocyklista z jego miejsca był widoczny i nic nie zakłócało tego widoku. Nie ma podstaw by zgodzić się z oskarżonym, że motocyklista jechał bez świateł – oskarżony tego nie widział, był to jego domysł, a zaprzeczył temu pokrzywdzony. Nie ma powodów by kwestionować wyjaśnienia oskarżonego, że pokrzywdzony mówił jemu i jego żonie, że jechał 80 km/h – z ustaleń biegłego wynika, że jest to prędkość realna.

Zeznania S. M. zasługiwały na wiarę jedynie w części po pierwsze dlatego, że były częściowo niekonsekwentne, a po wtóre z tego powodu, że pewnych podawanych przez świadka okoliczności nie potwierdza opinia biegłego z zakresu wypadków drogowych. W pierwszej kolejności wskazać należy, że wątpliwości budziły zeznania świadka jakoby jechał z prędkością jedynie około 60 km/h (później świadek mówił, że 50 km/h). Z ostatniej opinii biegłego, która była najbardziej wnikliwa, przekonywająca, a poza tym najbardziej korzystana dla oskarżonego, wynika, że prędkość ta była istotnie wyższa. Podawana przez świadka zmienna odległość, w jakiej miał się znajdować w chwili, kiedy zauważył samochód oskarżonego z zatoce (500 metrów, później 150-200 metrów, 300-400 metrów) jest wynikiem nieumiejętności oszacowania tej wielkości w związku z dynamicznym przebiegiem zdarzenia. Tak samo należy ocenić zeznania świadka odnośnie odległości, w jakiej znajdował się w chwili, kiedy oskarżony rozpoczął manewr (20 metrów, 20-25 metrów, 25 metrów od niego). Za zgodne z rzeczywistym stanem rzeczy uznał sąd zeznania świadka, iż oskarżony na miejscu zdarzenia pytał się go „co narobił” - koreluje to z postawą oskarżonego na rozprawie, gdzie oskarżony nie poczuwał się do winy, winę chcąc w całości zrzucić na pokrzywdzonego. Twierdzenia świadka, iż nie rozmawiał z kierowcą samochodu na temat prędkości z jaką jechał nie polegają na prawdzie. Co innego wynika z zeznań I. D. i wyjaśnień oskarżonego, a poza tym sam świadek przyznał, że po wypadku był w szoku i może nie pamiętać tej okoliczności, albo też nie chce tego przyznać, gdyż jest to dla niego niekorzystne.

Zeznania świadka I. D. zasługiwały na wiarę w części. Z przyczyn wskazanych już wyżej sąd nie uwierzył świadkowi w to, że oskarżony zawracał na trzy razy, a także, że do zderzenia doszło, kiedy manewr był już zakończony – co innego wynika z opinii biegłego i zeznań pokrzywdzonego. Nie można natomiast wykluczyć, że rzeczywiście samochód był lekko cofnięty, by nie wpadł do rowu, ale było to już po zderzeniu, nie ulega przecież wątpliwości, że samochód po zderzeniu został przemieszczony. Wynika to z porównania miejsca kolidowania z pozycją pojazdu po wypadku. Nie można wykluczyć, że kierowca w pewnym stopniu rozejrzał się wokół siebie, ale było to rozejrzenie się niedokładne, bowiem nie widział pokrzywdzonego.

Zeznania świadka T. D. zasługiwały na wiarę. Nie było podstaw, by im nie wierzyć, albowiem świadek nie był bezpośrednio zainteresowany rozstrzygnięciem i nie miał powodów, by zeznawać niezgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy.

Opinia biegłego M. S. w zakresie wniosków zasługiwała na wiarę, pokrywała się z opinią ostatniego biegłego, której się dał wiarę w całości. Jedyne wątpliwości budziło wyliczenie przez biegłego prędkości motocykla przed rozpoczęciem hamowania i w chwili kolidowania z samochodem. Biegły nie uwzględnił bowiem prędkości przekształconej w odkształcenie pojazdu M., a także niewłaściwie przyjął odkształcenie motocykla (skrócenie), co jednak wynikało z niedokładności w protokole oględzin tego pojazdu. Wątpliwości te zostały usunięte poprzez opinię biegłego J. N., który nad tym problemem rzeczywiście i wnikliwie się pochylił. Błędy te nie miały jednak kluczowego znaczenia dla wniosków końcowych, które są zgodne w poszczególnych opiniach. Mają jedynie znaczenie dla oceny stopnia przyczynienia i zachowania na drodze kierującego motocyklem.

Przedłożona przez oskarżonego opinia prywatna J. C. (2) została potraktowana, jako dokument prywatny, sygnalizacyjny, nie jako opinia. Autor tego dokumentu w żadnej mierze nie mógł zostać uznany za biegłego, gdyż jego opinia była jednostronna i tendencyjna, przemilczała ocenę zachowania na drodze kierującego M.. Wnioski tej opinii, co wskazywał biegły J. N., nie były de facto sprzeczne z wnioskami pozostałych opinii. Rozbieżności na drodze dochodzenia do wniosków dotyczyły deformacji motocykla, prędkości kolizyjnej motocykla, którą autor przyjął na 50 km/h, odległości kolizyjnej, jednak nie miały one znaczenia dla wniosków końcowych.

Opinia biegłego J. N. zasługiwały na wiarę w całej rozciągłości. Była ona bardzo dokładna i wnikliwa. Nie dostrzeżono sprzeczności w samej opinii, ani pomiędzy poszczególnymi opiniami, rozbieżności, która miałaby znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Ewentualne rozbieżności są wynikiem odmiennych założeń biegłych, przy dochodzeniu do wniosków, jednakże pozostawały one bez znaczenia dla oceny końcowej. Należy zauważyć, że biegły dokonał oględzin miejsca zdarzenia, w ten sposób zweryfikował twierdzenia oskarżonego, a także, wobec wątpliwości, zweryfikował dane fabryczne motocykla. Wyliczenie przez biegłego prędkości kolizyjnej jest przekonujące, biegły uwzględnił szereg okoliczności, których częściowo nie uwzględnił poprzedni biegły, a jest to wyliczenie na korzyść oskarżonego, a przy tym realne jeśli wziąć pod uwagę wcześniejsze zachowanie na drodze kierującego oraz charakter kierowanego przez niego pojazdu, a także wypowiedź wobec osób jadących M., jawi się to jako praktycznie pewne.

Wobec powyższego dla sądu I instancji bezsporną pozostaje okoliczność, że oskarżony J. C. (1) w dniu 4 października 2012 roku w P. na ulicy (...) kierując samochodem osobowym marki M. (...) o numerze rejestracyjnym (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i nieumyślnie spowodował wypadek komunikacyjny w ten sposób, że nie zachował szczególnej ostrożności wymaganej od niego w związku z wykonywaną zmianą kierunku ruchu i podjął się manewru zawracania oraz kontynuował ten manewr w sytuacji braku dokładnego rozeznania stanu ruchu na drodze głównej, w wyniku czego doprowadził do zajechania drogi poruszającemu się pierwotnie w tym samym kierunku z nadmierną prędkością S. M. kierującemu motocyklem marki H. (...) o numerze rejestracyjnym (...) oraz do zderzenia tychże pojazdów, w wyniku czego S. M. doznał obrażeń ciała w postaci: złamania przedramienia lewego typu B. oraz złamania podstawy V kości śródreżca lewego, co naruszyło czynności narządów jego ciała na okres powyżej siedmiu dni.

W okolicznościach niniejszej sprawy nie ulega wątpliwości, że do wypadku doszło w momencie wykonywania manewru zawracania przez oskarżonego, okoliczność ta nie była kwestionowana. Choć oskarżony twierdził, że zawracał na trzy razy, to jest to w ocenie sądu wykluczone biorąc pod uwagę zeznania pokrzywdzonego, poszukiwane przez oskarżonego dogodnego miejsca do zawrócenia oraz szerokość drogi w tym miejscu – łącznie z zatoką i poboczem 13 metrów. Nawet jednak gdyby tak było (czego sąd nie przyjął, co odrzucono), to nie zmienia to charakteru manewru, jaki wykonywał na drodze oskarżony i związanych z tym jego obowiązków. Niewątpliwie jest także i to, że S. M. jechał motocyklem z nadmierną prędkością, a gdyby jechał z prędkością dopuszczalną, to zatrzymałby pojazd przed torem ruchu M..

Zgodnie z art. 22 ustęp 1 i 5 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z wczesnym i wyraźnym sygnalizowaniem zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestaniem sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Zgodnie z art. 3 ustęp 1 tejże Ustawy 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, przy czym przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Jak wskazuje R. S. (Nowa kodyfikacja karna. Krótkie komentarze, zeszyt 24. Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, Warszawa 1999) za Sądem Najwyższym „Orzecznictwo Sądu Najwyższego przez należytą ostrożność rozumie podjęcie takich czynności, jakie zwykle w danej sytuacji przeciętny człowiek przedsięwziąć powinien, aby uniknąć nastąpienia skutku przestępnego. Niezachowanie przeciętnej przezorności, to jest takiej, której można wymagać od sprawcy na podstawie normalnej zdolności przewidywania ogólnego obowiązku dbałości o życie ludzkie i przewidywania skutku własnego czynu, rodzi konsekwencje w postaci karnej odpowiedzialności za skutek. Należyta ostrożność zatem będzie zachowana, jeżeli podjęte zostaną w konkretnej sytuacji te wszystkie działania, które zgodnie ze sztuką prowadzenia pojazdów są obiektywnie niezbędne do osiągnięcia celu, to jest bezpieczeństwa ruchu”.

Nie może budzić wątpliwości, że w tym przypadku chodziło o ostrożność kwalifikowaną, a więc większą od zwykłej. O rozumieniu pojęcia szczególnej ostrożności mówi przepis art. 2 ustęp 22 Ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z dyspozycją tego przepisu szczególną ostrożnością jest ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia z dnia 19 lutego 1974 r. (Rw 53/74, OSNKW 1974/6/125), przez szczególną ostrożność [...] należy rozumieć rozważne prowadzenie pojazdu mechanicznego, polegające na przedsięwzięciu (ze strony kierującego pojazdem) takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów mechanicznych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszać.

Zdaniem R. S. (2) (komentarz do art. 2 Ustawy – prawo o ruchu drogowym, Lex 2008) chodzi o to, że w wypadkach gdy przepisy wymagają zachowania szczególnej ostrożności, uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze powinna zwiększyć uwagę i tak postępować, by móc odpowiednio szybko zareagować na zmieniające się warunki i sytuację na drodze. Przymiotnik "szczególna" podkreśla, że chodzi o wyższy stopień ostrożności, o ostrożność kwalifikowaną.

Z kolei zdaniem W. K. (komentarz ABC 2011 do art. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym) właściwa realizacja zasady szczególnej ostrożności polega na pełnej koncentracji uwagi oraz uaktywnieniu zdolności przewidywania, a w przypadku braku intuicji - dołożeniu wszelkich starań, by pobudzić wyobraźnię.

W związku z wyżej przedstawionymi wywodami pojawia się pytanie czy J. C. (1) uchybił obowiązującym go zasadom ruchu drogowego. Przeprowadzone postępowanie dowodowe wykazało, że tak. Nie ulega wątpliwości, że J. C. (1) miał obowiązek zachować szczególną ostrożność wykonując manewr zawracania (zmiany kierunku ruchu), co w przypadku tego manewru polegało na dokładnym, szczególnie wnikliwym zbadaniu stanu ruchu na drodze głównej, zarówno z kierunku od strony M., jak i od strony G., powstrzymaniu się na wykonaniu manewru jeśliby jakiś pojazd z którejś strony nadjeżdżał, obserwacji stanu ruchu na drodze także w czasie wykonywania manewru i takiego jego wykonywania by móc zareagować na zmieniającą się sytuację na drodze. Jak wskazuje Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 7 stycznia 1981 r. (V KRN 366/80) kierujący pojazdem mechanicznym ma obowiązek obserwowania nie części ulicy, lecz całej jej szerokości; od obowiązku tego nie zwalnia go zachowanie się innego kierowcy. Niewątpliwym jest, że obserwacja stanu ruchu na drodze głównej dokonana przez oskarżonego była nieprawidłowa, albowiem oskarżony



miał możliwość dostrzeżenia motocykla nadjeżdżającego od strony G.. Nie przeszkadzały mu w tym warunki drogowe, topografia terenu, ani zachowanie motocyklisty. Wynika to w sposób niebudzący żadnych wątpliwości zwłaszcza z opinii ostatniego biegłego. Nawet jeśli przyjąć, że topografia ta utrudniała obserwację (co jednak nie miało miejsca), to tym bardziej oskarżony powinien był się powstrzymać od manewru, jeśli nie mógł ocenić, czy coś nie nadjeżdża.

Wobec tego doszło w ocenie sądu do naruszenia zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym polegającej na obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewru zmiany kierunku ruchu. Naruszenie to pozostawało w związku przyczynowym z wypadkiem, gdyż gdyby oskarżony nie podjął decyzji o wykonaniu manewru zawracania, a nie powinien był jej podjąć, gdyż nadjeżdżał motocykl, nie doszłoby do wypadku.

To, że pokrzywdzony przyczynił się do wypadku nie oznacza, że odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku, a więc za czyn z art. 177 § 1 kk nie można i nie należy przypisać oskarżonemu. Ewentualne przyczynienie się innego uczestnika do spowodowania wypadku drogowego nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił (tak w: wyroku Sądu Najwyższego z dnia 24. stycznia 1997 roku, II KKN 133/96, Prokuratura i Prawo 1997/6/5/). Doskonałą ilustracją istoty związku przyczynowego, choć niezwiązaną bezpośrednio ze stanem faktycznych dotyczącym wypadku komunikacyjnego, stanowią wywody Sądu Najwyższego zawarte w dwóch orzeczeniach, a to: wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6. kwietnia 1978 roku w sprawie o sygn. akt IV KR 84/78 (OSNPG 1978/11/118) oraz wyroku Sądu Najwyższego z dnia 14. grudnia 1973 roku w sprawie o sygn. akt III KR 303/73 (OSNKW 1974/4/66), z których to orzeczeń wynika, że dla przyjęcia, że istnieje związek przyczynowy między określonym zachowaniem, a skutkiem nie jest konieczne, aby działanie sprawcy było jedyną i wyłączną przyczyną skutku, a konieczne jest tylko ustalenie związku przyczynowego pomiędzy tym działaniem, a przynajmniej jedną z przyczyn powodujących skutek. Dlatego też, chociaż S. M. również wykroczył przeciwko zasadom bezpieczeństwa obowiązującym w ruchu drogowym, to między zachowaniem oskarżonego, a skutkiem w postaci wypadku również istnieje związek przyczynowy.

Dokonując tych konstatacji sąd zapoznał się z licznym orzecznictwem w kwestii wypadków drogowych i związku przyczynowego między naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a zaistnieniem wypadku. Na temat teorii obiektywnego przypisania skutku wypowiediano się wielokrotnie w orzecznictwie (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 2012 r., V KK 121/11, LEX nr 1119577, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 sierpnia 2011 r., IV KK 187/11, LEX nr 950442, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2011 r., IV KK 356/10, OSNKW 2011, z. 2, poz. 18, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 grudnia 2010 r., III KK 196/10, LEX nr 736750, wyrok Sądu Najwyższego - Izba Karna z dnia 27 września 2010 r., V KK 34/2010, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r., II KK 306/09, wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 13 lipca 2006 r., II AKa 163/2006, OSA 2006/12, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 lutego 2005 r. V KK 375/04, OSNKW 2005, z. 3, poz. 31, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 2004 r., V KK 37/04, OSNKW 2004/7-8/73, Biul.SN 2004/8, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2002 r., V KK 21/02, LEX nr 54393, Prok.i Pr.-wkł. 2002/12/13, wyrok Sądu Najwyższego - Izba Karna z dnia 1 grudnia 2000 r., IV KKN 509/98, OSNKW 2001/5-6 poz. 45 oraz wyrok Sądu Najwyższego - Izba Karna z dnia 8 marca 2000 r. III KKN 231/98, OSNKW 2000/5-6 poz. 45). O teorii tej pisał również M. B. w opracowaniu „kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego” (Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora A. Z., W. K. Polska 2012). W ostatnim z cytowanych orzeczeń dotyczących tej kwestii (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 2012 r., V KK 121/11) Sąd Najwyższy poszedł jeszcze dalej i uznał, że przy koncepcji obiektywnego przypisania, która w przypadku przestępstw charakteryzujących się wystąpieniem określonego skutku, a takim jest przestępstwo z art. 177 § 2 kk, pozwala na jego przypisanie w przypadku wystąpienia związku przyczynowego między zachowaniem sprawcy a skutkiem, ale również nakazuje rozważać odpowiedzialność za zwiększone niedopuszczalne ryzyko wystąpienia skutku.

W ocenie sądu doszło do nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Oskarżony nie chciał bowiem naruszyć przepisów, a bezzasadnie przypuszczał, że bezpiecznie przejedzie przez skrzyżowanie. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 19 października 1976 r. (Rw 273/76, OSNKW 1976/12/153) umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym zachodzi wtedy, gdy sprawca świadomie postępuje wbrew zakazom lub nakazom, co w konsekwencji staje się przyczyną spowodowania skutków określonych w art. 145 k.k. [...] nieumyślne

naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym może zdarzyć się zwłaszcza wtedy, gdy dokonanie określonego manewru jest wynikiem błędnej (ze strony sprawcy) oceny istniejącej sytuacji w ruchu, np. kierowca samochodu myli się przypuszczając, że w określonej sytuacji drogowej dokona bezpiecznie manewru wyprzedzenia, albo prowadząc samochód z określoną szybkością błędnie sądzi, że pokona bezpiecznie zakręt drogi.

W tej sytuacji oskarżony wypełnił znamiona występku z art. 177 § 1 kk.

W ocenie Sądu czyn oskarżonego z art. 177 § 1 kk jest społecznie szkodliwy w stopniu przekraczającym próg znikomości, o jakim mowa w art. 1 § 2 kk. Zgodnie z art. 115 § 2 kk przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu sąd bierze pod uwagę rodzaj i charakter naruszonego dobra, rozmiary wyrządzonej lub grożącej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu, wagę naruszonych przez sprawcę obowiązków, jak również postać zamiaru, motywację sprawcy, rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. Swoim zachowaniem oskarżony godził w istotne dobro chronione prawnie w postaci bezpieczeństwa w komunikacji, a przez to w zdrowie pokrzywdzonego. Dobro, które naruszył było dobrem ważnym. Wyrządzona szkoda jest dość duża biorąc pod uwagę obrażenia jakich doznał pokrzywdzony. Sposób i okoliczności popełnienia czynu wskazują na dość dużą karygodność – oskarżony dokonał jednego z najbardziej niebezpiecznych manewrów nie dostrzegając nadjeżdżającego motocykla, który z łatwością mógł zaobserwować, gdyż nic nie utrudniało mu tej obserwacji. Nie trudno sobie wyobrazić, że kolidując z motocyklem mogło dojść do znacznie poważniejszych konsekwencji dla zdrowia a nawet życia pokrzywdzonego. Jego działanie było jednak podyktowane tym, że niezasadnie przypuszczał, że zdoła wykonać manewr bezpiecznie.

Zdaniem sądu czyn oskarżonego ocenić trzeba jako zawiniony. Oskarżony jest bowiem osobą dorosłą i w pełni poczytalną i taką też był w chwili czynu. W analizowanym czasie oskarżony nie działał pod wpływem błędu, ani też w warunkach stanu wyższej konieczności. W tej sytuacji miał oskarżony możliwość zachowania zgodnego z prawem i bezwzględnie nie powinien był zachowywać się w ten sposób. Brak jakichkolwiek podstaw do kwestionowania poczytalności oskarżonego w chwili czynu.

Mając na uwadze powyższe sąd uznał oskarżonego J. C. (1) za winnego popełnienia występku z art. 177 § 1 kk.

Rozważając jakie konsekwencje prawno – karne swojego czynu winien ponieść oskarżony sąd początkowo rozważał zastosowanie dobrodziejstwa warunkowego umorzenia postępowania. Zgodnie zaś z art. 66 § 1 kk sąd może warunkowo umorzyć postępowanie karne, jeżeli wina i społeczna szkodliwość czynu nie są znaczne, okoliczności jego popełnienia nie budzą wątpliwości, a postawa sprawcy niekaranego za przestępstwo umyślne, jego właściwości i warunki osobiste oraz dotychczasowy sposób życia uzasadniają przypuszczenie, że pomimo umorzenia postępowania będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni przestępstwa. Ostatecznie Sąd doszedł do przekonania, że w niniejszej sprawie przesłanki do warunkowego umorzenia postępowania nie zostały spełnione. Wprawdzie po przeprowadzeniu kompletnego postępowania dowodowego okoliczności sprawy nie budzą wątpliwości, wina i społeczna szkodliwość czynu nie są znaczne, a oskarżony nie był karany, to jednak jego postawa wykluczała zastosowanie tego dobrodziejstwa. Oskarżony był całkowicie bezkrytyczny wobec swojego zachowania, od początku do końca postępowania, a nawet na miejscu zdarzenia przerzucał całą winę za wypadek na pokrzywdzonego. Nie przyjmował do wiadomości, że także i on uchybił zasadom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, że spowodował wypadek, że on wywołał stan zagrożenia na drodze. Już na miejscu zdarzenia pytał połamanego przecież pokrzywdzonego „co narobił”. W toku postępowania nie dość, że nie przyjmował do wiadomości, że jego zachowanie także mogło być nieprawidłowe, to jeszcze formułował bardzo nieładne zarzuty pod adresem pokrzywdzonego, zarzuty nie znajdujące żadnego oparcia w materiałach sprawy i przebiegu zdarzenia. Dla przykładu wskazać tu należy na zarzucanie pokrzywdzonemu, że był pod wpływem narkotyków, jechał bez świateł, uprawił piractwo drogowe itp. (np. k.521 i następne). Było to w ocenie sądu jawne wykroczenie poza prawo do obrony. Nie bez znaczenia jest okoliczność, że oskarżony jest biegłym sądowym, który w wypowiedziach i formułowanych wnioskach powinien być powściągliwy i rozważny. W związku z tym sąd uznał, że oskarżonemu należy wymierzyć karę.

Wymierzając oskarżonemu karę sąd zważył zwłaszcza na zagrożenie ustawowe, które wynosi do 3 lat pozbawienia wolności. Sąd miał na względzie także społeczną szkodliwość czynu oskarżonego, którą należało ocenić, według

kryteriów wskazanych już powyżej. Orzekając o karze sąd uwzględnił dyrektywę, by jej wymiar nie przekroczył stopnia winy oskarżonego, która w niniejszej sprawie jest jednak pełna z uwagi na brak okoliczności ją wyłączających lub ograniczających. Przy wymiarze kary sąd wziął pod uwagę takie okoliczności, jak: sposób zachowania się sprawcy, rodzaj i stopień naruszenia ciężących na sprawcy obowiązków, rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa, właściwości i warunki osobiste sprawcy, sposób życia przed popełnieniem przestępstwa i zachowanie się po jego popełnieniu, a także zachowanie się pokrzywdzonego.

Na korzyść oskarżonego sąd uwzględnił okoliczność, że nie był dotychczas karany, co biorąc pod uwagę jego wiek jest okolicznością istotnie łagodzącą.

Na korzyść oskarżonego sąd uwzględnił jego sposób życia przed zdarzeniem. Oskarżony prowadzi dość ustabilizowany tryb życia, choć pod koniec postępowania rozwiązano z nim umowę o pracę.

Na niekorzyść oskarżonego sąd uwzględnił okoliczność, że nie wyraził on skruchy w związku ze zdarzeniem i był całkowicie bezkrytyczny.

Nie mogło umknąć uwadze sądu to, że na wymiar kary istotne znaczenie musiało mieć zachowanie pokrzywdzonego, o czym wyraźnie mowa w art. 53 § 2 kk. Podkreślenia wymaga okoliczność, że zachowanie pokrzywdzonego również było przyczyną wypadku. Pokrzywdzony S. M. istotnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bowiem przekroczył dopuszczalną prędkość w miejscu zdarzenia.

Już w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. (V KZP 2/74) Sąd Najwyższy zwracał uwagę, że: przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego albo przez inną osobę powinno być uwzględnione na korzyść sprawcy, zwłaszcza wtedy, gdy owe przyczynienie się jest znaczne [...] Naruszenie przez współuczestnika ruchu drogowego lub inną osobę zasad bezpieczeństwa tego ruchu i przyczynienie się do wypadku jest elementem zmniejszającym winę sprawcy, i dlatego powinno być traktowane jako okoliczność łagodząca, chyba że owe przyczynienie nie miało istotnego wpływu na powstanie wypadku.

Wobec tego sąd zdecydował się na orzeczenie wobec oskarżonego kary samoistnej grzywny, o co wnosił prokurator. Sąd miał na względzie iż czyn przypisany oskarżonemu zagrożony jest co do zasady karą pozbawienia wolności, ale biorąc pod uwagę niekaralność oskarżonego w powiązaniu z jego wiekiem i skutki wypadku, a także przyczynienie się pokrzywdzonego kara pozbawienia wolności byłaby w przypadku oskarżonego karą niewspółmiernie surową i niezasadną. Stwierdzić należy, że przy wymiarze kary sąd musiał brać pod uwagę całokształt okoliczności sprawy i okoliczności mających wpływ na wymiar kary. W ocenie sądu biorąc pod uwagę niekaralność oskarżonego w powiązaniu z jego wiekiem, prowadzenie w miarę stabilnego trybu życia, karygodność jego czynu – ocenioną wyżej i z uwzględnieniem jaką zasadę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oskarżony naruszył, ale także bezkrytycyzm i przyczynienie pokrzywdzonego orzeczenie kary grzywny na poziomie 100 stawek dziennych będzie sprawiedliwe i współmierne do czynu i postawy oskarżonego. W tej sytuacji sąd ukształtował karę na poziomie 100 stawek dziennych grzywny po 30 złotych. W ocenie sądu kara żądana przez prokuratora na poziomie 50 stawek dziennych byłaby karą zbyt łagodną w stosunku do niebezpiecznego charakteru zdarzenia, możliwych tragicznych jego skutków, a także postawy oskarżonego w toku procesu. Wysokość grzywny powinna być określona z zachowaniem dyrektyw określonych w art. 53 § 1 i 2 kk, a także z zachowaniem wskazań wynikających z art. 33 § 3 kk, a więc z uwzględnieniem warunków osobistych, rodzinnych, stosunków majątkowych i możliwości zarobkowych. Orzekając o stawce dziennej w wysokości 30 złotych sąd miał na względzie sytuację materialną i rodzinną oskarżonego, który wprawdzie został zwolniony ze swojej podstawowej pracy, ale nadal wykonuje obowiązki biegłego, a przede wszystkim jest osobą w pełni sił, zdrową i zdolną do wykonywania pracy. Ograniczając wysokość stawki dziennej do 30 złotych sąd wziął jednak pod uwagę okoliczność, że oskarżony ma na utrzymaniu dzieci oraz ma zobowiązania alimentacyjne i zaległości alimentacyjne. Niemniej jednak stawka na poziomie 30 złotych przy uwzględnieniu, że istnieje możliwość jej orzeczenia nawet na poziomie 2000 złotych plasuje się w dolnych granicach.

Decydując się na takie rozstrzygnięcie w zakresie kary sąd oceniał, czy stosować ustawę nową, czy ustawę karną obowiązującą przed nowelizacją z dnia 1 lipca 2015 roku. Ostatecznie sąd doszedł do przekonania, że należało

zastosować ustawę uprzednią, gdyż była względniejsza dla sprawcy ze względu na treść art. 58 § 2 kk, zgodnie z którym grzywny nie orzeka się, jeżeli dochody sprawcy, jego stosunki majątkowe lub możliwości zarobkowe uzasadniają przekonanie, że sprawca grzywny nie uiści i nie będzie jej można ściągnąć w drodze egzekucji. Pomimo tego przepisu sąd uznał, że orzeczenie grzywny w przypadku oskarżonego nie jest wykluczone, gdyż oskarżony wprawdzie przejściowo nie pracuje, ale ma dochody, a nadto jest zdolny do pracy, w pełni sił zdrowotnych, ma wykształcenie i umiejętności konieczne do wykonywania pracy i osiągnięcia wynagrodzenia, a zatem będzie w stanie grzywnę uiścić.

Na zasadzie powołanych w wyroku przepisów sąd orzekł o kosztach procesu. Sąd zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa jedynie część wydatków, albowiem zasady słuszności nakazywały, by nie obciążać go całością wydatków z uwagi na przyczynienie się drugiego uczestnika ruchu do wypadku. Na koszty procesu złożyły się m.in.: dane o karalności, ryczałt za doręczenia, opinia sądowo – lekarska, koszt stawiennictwa świadków, opinie biegłego z zakresu wypadków drogowych, koszty obrony z urzędu. Orzeczono także o kosztach obrony z urzędu oraz wydatkach na rzecz oskarżyciela posiłkowego.