

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 marca 2014 roku

Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie II Wydział Karny

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Sądu Rejonowego Wojciech Łączewski

w obecności:

Protokolant: Sylwia Adamczyk

w obecności Prokuratora Prokuratury Rejonowej (...)w W.Moniki Bożek i Kariny Sobków

po rozpoznaniu w dniach 17 października 2013 roku, 19 listopada 2013 roku, 3 lutego 2014 roku i 4 marca 2014 roku

na rozprawie

sprawy J. P., syna J.i K.z domu P., urodzonego dnia (...)w W.

oskarżonego o to, że:

w dniu 31 stycznia 2013 roku, w W.przy ulicy (...)na wysokości posesji oznaczenie numerem (...)naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem m – ki B.nr rej. (...)na skutek niezachowania szczególnej ostrożności podczas zmiany pasa ruchu oraz nieustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierzał wjechać, czym zmusił kierującą autobusem do intensywnego hamowania, w wyniku czego nieumyślnie spowodował u pasażerki autobusu m – ki (...)nr rej (...)E. B.naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni w rozumieniu art. 157 §1 k.k. w postaci złamania prawnego obojczyka, to jest o czyn z art. 177 §1 k.k.

I. ustala, że czyn oskarżonego J. P. polegał na tym, że w dniu 31 stycznia 2013 roku, w W. na ulicy (...), województwa (...), kierując samochodem osobowym marki B. o numerze rejestracyjnym (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że podczas zmiany pasa ruchu nie zachował szczególnej ostrożności na skutek czego zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego nie zatrzymał się, aby umożliwić kierującemu autobusem marki S. o numerze rejestracyjnym (...) włączenie się do ruchu, co doprowadziło do zderzenia się pojazdów i zmusiło kierującego autobusem do gwałtownego hamowania do hamowania na skutek czego pasażerka tego autobusu E. B. doznała obrażeń w postaci złamania prawnego obojczyka, co skutkowało rozstrojem zdrowia trwającym dłużej niż 7 dni, który to czyn wyczerpuje dyspozycję art. 177 §1 k.k. i na podstawie art. 66 §1 i §2 k.k. w zw. z art. 67 §1 k.k. postępowanie karne wobec oskarżonego J. P. warunkowo umarza na okres próby wynoszący rok;

II. na podstawie art. 67 §3 k.k. orzeka wobec oskarżonego J. P. na rzecz pokrzywdzonej E. B. nawiązkę w wysokości 1000 (tysiąc) złotych;

III. na podstawie art. 626 §1 k.p.k. w zw. z art. 627 k.p.k. w zw. z art. 616 §2 k.p.k. zasądza od oskarżonego J. P. na rzecz Skarbu Państwa kwotę 2000 (dwa tysiące) złotych tytułem częściowych

wydatków; w pozostałej części na podstawie art. 624 §1 k.p.k. zwalnia oskarżonego J. P. od zapłaty kosztów sądowych ustalając, że wydatki ponosi Skarb Państwa.

Sygn. akt II K 472/13

UZASADNIENIE

Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie rozpoznając sprawę oskarżonego J. P. ustalił następujący stan faktyczny.

Dnia 31 stycznia 2013 roku, około godziny 15⁰⁰, J. P. kierując samochodem osobowym marki B. o numerze rejestracyjnym (...) poruszał się w W. ulicą (...) od strony ulicy (...) w kierunku ulicy (...). Wraz z nim, na siedzeniu pasażera z przodu, jechała K. P.. (dowód: zeznania świadka K. P., k. 26v; wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 60 i 165)

Jezdnia ulicy (...), we wskazanych znakami poziomymi miejscach, ma dwa pasy ruchu. J. P. poruszał się prawą częścią jezdni w miejscu, gdzie nie występował wyraźny podział na pasy ruchu. Na odcinku tym obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h, było duże natężenie ruchu, a nawierzchnia była mokra. (dowód: protokół oględzin miejsca wypadku drogowego, k. 6 – 7; szkic, k. 8; zeznania świadka M. W., k. 20v; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 65 – 66; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 178)

W tym samym czasie poruszający się w tożsamym kierunku autobus marki S. (...) o numerze rejestracyjnym (...), kierowany przez M. W., zatrzymał się na przystanku (...), na wysokości posesji numer (...). W związku z tym, że zatoka autobusowa jest wąska kierujący autobusem wjechał do niej jedynie połową gabarytu autobusu. Druga część autobusu pozostała na jezdni, zajmując fragment prawego, niewyodrębnionego pasa prawej części jezdni. (dowód: szkic, k. 8; protokół oględzin pojazdu, k. 9 – 10; zeznania świadka M. W., k. 20v; zeznania świadka E. B., k. 31v; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 73; ustna opinia uzupełniająca biegłego J. Z., k. 171v)

Za zatoką autobusową znajdowały się następujące po sobie znaki pionowe: D – 2 („koniec drogi z pierwszeństwem”) oraz A – 7 („ustąp pierwszeństwa”) (dowód: opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 65).

Do autobusu, około godziny 15⁰⁶, zaczęli wsiadać pasażerowie, w tym między innymi E. B. i A. K. (dowód: zeznania świadka M. W., k. 20v; zeznania świadka E. B., k. 31v i 166v; zeznania świadka A. K., k. 33v i 167)

Zbliżając się do przystanku (...), oznaczonego znakiem pionowym D – 15 („przystanek autobusowy”), J. P. zauważył samochód wodociągów, zajmujący część jezdni, którą się poruszał. W związku z powyższym postanowił ominąć wskazany pojazd i w tym celu, włączając uprzednio kierunkowskaz i upewniając się, czy nie nadjeżdża żaden pojazd, zjechał na lewy, niewyodrębniony, pas prawej części jezdni. (dowód: wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 60 i 165)

Ominąwszy samochód wodociągów, jadąc wciąż lewym, niewyodrębnionym pasem prawej części jezdni, J. P. spostrzegł stojący na oznaczonym przystanku autobus, którego lewa połowa znajdowała się na niewyodrębnionym, prawym pasie prawej części jezdni (dowód: zeznania świadka K. P., k. 26v; częściowo wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 60 i 165; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 185).

W tym czasie do autobusu wsiedli już wszyscy pasażerowie, a M. W. zamknąwszy jego drzwi, rozpoczął manewr włączania się do ruchu. Równocześnie zauważył w lusterku bocznym jadący lewym, niewyodrębnionym pasem prawej części jezdni samochód marki B.. (dowód: zeznania świadka M. W., k. 20v i 166 – 166v; zeznania świadka K. P., k. 26v; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 73; wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 165)

J. P. poruszając się z prędkością około 25 km/h i będąc na wysokości tyłu autobusu, rozpoczął manewr zmiany niewyodrębnionego lewego pasa prawej części jezdni, którym się poruszał, na prawy niewyodrębniony pas prawej części jezdni, chcąc zająć wolne miejsce przed autobusem, zanim ten opuści zatokę (dowód: szkic, k. 8; częściowo

zeznania świadka K. P., k. 26v; częściowo wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 60, 165; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 185).

W tym czasie autobus marki S. (...) o numerze rejestracyjnym (...), kierowany przez M. W. ruszył wykonując równocześnie manewr skrętu w lewo (dowód: szkic, k. 8; zeznania świadka M. W., k. 20v i 166; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 185; ustna uzupełniająca opinia biegłego, k. 192).

Na wysokości końca zatoczki przystanku, na prawej części jezdni, rozpoczyna się linia przerywana, dzieląca prawą część jezdni na dwa pasy ruchu (dowód: protokół oględzin miejsca wypadku drogowego, k. 6 – 7; szkic, k. 8; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 178).

J. P. zmieniał pas ruchu pod ostrym kątem i nie zachowując szczególnej ostrożności. Zbliżył się do przodu autobusu, którego położenie, wzdłużne i poprzeczne w stosunku do krawędzi jezdni zmieniało się w ten sposób, że pojazd od niej się oddalał (dowód: szkic, k. 8; wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 165; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 186).

Samochód marki B., przekroczywszy dzielącą prawą część jezdni linię przerywaną, uniemożliwiając tym samym autobusowi bezkolizyjne włączenie się do ruchu, swoją przednią częścią minął wjeżdżający na prawy pas ruchu autobus na wysokości prawego, przedniego okna kierowcy. Przeciwny kierunek ruchu autobusu, pojazd marki B., kierowany przez J. P. tylną częścią prawego boku zderzył się z przednim, lewym narożnikiem autobusu, doprowadzając do jego uszkodzenia. (dowód: zeznania świadka M. W., k. 20v i 166; zeznania świadka K. P., k. 26v; protokół oględzin wraz z załącznikami, k. 36 – 43; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 183 – 184 i 186).

Skutkiem tego kierujący autobusem M. W. gwałtownie zahamował, co spowodowało upadek znajdującej się w pobliżu kasownika E. B., która pod wpływem sił bezwładności przemieściła się w kierunku przedniej części autobusu i przewróciła się na podłogę. Widząc tę sytuację pozostali pasażerowie autobusu pospieszyli z pomocą E. B.. (dowód: zeznania świadka M. W., k. 20v; zeznania świadka E. B., k. 31v i 166v; zeznania świadka A. K., k. 33v i 167; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 73; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 183 – 184, 186)

Na skutek upadku E. B. doznała złamania obojczyka prawego, które to obrażenia skutkowały naruszeniem czynności narządu ruchu na czas dłuższy od siedmiu dni (dowód: zeznania świadka E. B., k. 31v i 166v; opinia sądowno – lekarska, k. 51).

J. P. zatrzymał samochód wjeżdżając na prawy pas ruchu prawej części jezdni, tak by nie tamować przejazdu inny kierującym (dowód: protokół oględzin wraz z załącznikami, k. 36 – 43; wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 60 i 165; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 184 – 185 i 187).

J. P. i jego pasażerka na skutek zderzenia nie odnieśli żadnych obrażeń. M. W. o zdarzeniu poinformował centralę ruchu i wezwał karetkę pogotowia, a J. P. przeprosił E. B. za to, co się stało. (dowód: zeznania świadka M. W., k. 20v; zeznania świadka K. P., k. 26v; zeznania świadka E. B., k. 31v i 166v; zeznania świadka A. K., k. 33v i 167)

W autobusie marki S. (...) o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzeniu uległ przedni, lewy reflektor, lakier oraz guma ochronna na przednim zderzaku (dowód: protokół oględzin pojazdu, k. 9 – 10; zeznania świadka M. W., k. 21; dokumentacja fotograficzna, k. 22 – 23; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 179).

W samochodzie marki B. o numerze rejestracyjnym (...) uszkodzeniu uległa felga tylnego, prawego koła, prawe nadkole oraz prawy tylny zderzak (dowód: protokół oględzin pojazdu, k. 11 – 12; dokumentacja fotograficzna, k. 22 – 23; opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego, k. 179)

Bezpośrednio przed zdarzeniem oba pojazdy były sprawne technicznie, a kierujący nimi mężczyźni trzeźwi (dowód: protokoły z przebiegu badania stanu trzeźwości, k. 3, 4; świadectwo wzorcowania, k. 5; protokół oględzin pojazdu, k. 9 – 10; protokół oględzin pojazdu, k. 11 – 12; wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 165v).

Stan faktyczny został ustalony na podstawie wskazanych wyżej dowodów.

Oskarżony J. P. na etapie postępowania przygotowawczego oraz przed sądem nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu.

W toku postępowania przygotowawczego oskarżony wyjaśnił, że w dniu 31 stycznia 2013 roku jechał samochodem marki B. o numerze rejestracyjnym (...) wraz ze swoją córką K. ulicą (...) w stronę ulicy (...). Samochodem poruszał się po prawym pasie i zatrzymał się za pojazdem wodociągów (...). Zorientowawszy się, że lewy pas jest wolny od ruchu pojazdów, wyprzedził samochód wodociągów stojący tuż przed nim. Następnie zorientował się, że przed samochodem wodociągów stoi na prawym pasie autobus (...). Autobus ten nie stał w zatoczce i tamował ruch na prawym pasie. W związku z tym, że przed autobusem nie było pojazdów to ominął go, uprzednio zasygnalizował skręt w prawo i kiedy manewr był prawie ukończony poczuł uderzenie w tył swojego samochodu. Po tym zdarzeniu zatrzymał się i aby nie blokować innych samochodów zjeżdżających z lewego pasa na prawy, przestawił swój samochód do czoła autobusu. W ocenie oskarżonego autobus (...) nie zauważył jego samochodu i odruchowo, nie zachowując ostrożności, nie włączył się do ruchu tak, jak powinien stojąc w zatoce (spojrzenie w lusterko boczne, kierunkowskaz, manewr kierownicą oraz wyjechanie z zatoki). Nieuważne ruszenie kierowcy autobusu i gwałtowne zahamowanie spowodowało uderzenie w tylną część jego samochodu (boczna płaszczyzna tylnego zderzaka i nadkola B.), a także spowodowało upadek jednej z pasażerek. To, zdaniem oskarżonego, również świadczy o zbyt pośpiesznym ruszeniu bez sprawdzenia, czy pasażerowie stoją bądź siedzą bezpiecznie. Oskarżony wskazał, iż kierowca autobusu (...) stwierdził, że „nie zauważyłem pana, jak pan wjeżdżał”. Ta nieuwaga była spowodowana rutynowym ruszaniem z pasa przez kierowcę autobusu, a nie włączaniem się do ruchu, gdyby autobus stał w zatoczce.

Przed sądem oskarżony wyjaśnił, że tego dnia odbierał swoją córkę z Politechniki przy ulicy (...). Po włożeniu projektu do samochodu, skierowali się w stronę ulicy (...). Na wysokości skrzyżowania ulic (...) poruszał się prawym pasem. Zatrzymał samochód przed samochodem wodociągów. Nie mógł kontynuować jazdy w tym kierunku. Upewniwszy się, że na lewym pasie nic nie jedzie przystąpił do manewru ominięcia pojazdu wodociągów. Włączył kierunkowskaz, zjechał na lewy pas i kiedy omijał pojazd techniczny wodociągów, zobaczył, że na przystanku autobusowym stoi autobus. Wyjaśnił, że poruszał się nadal lewym pasem, chcąc zakończyć manewr omijania, aby przed autobusem zmienić pas ruchu z lewego na prawy i dojechać do skrzyżowania z ulicą (...). Manewr omijania, zarówno początek, jak i koniec sygnalizował kierunkowskazem. Podniósł, że nie widział, żeby autobus ruszał lub sygnalizował manewr ruszania i sądził, że manewr ominięcia zakończy się w sposób prawidłowy i normalny. Kiedy był już przed autobusem na prawym pasie, poczuł uderzenie w tylną boczną część samochodu. Zatrzymał swój samochód przed autobusem, włączył światła awaryjne, wyszedł i udał się do kierowcy z pytaniem, czy musiał tak nerwowo włączyć się do ruchu i uderzyć w jego auto. Być może spytał, czy jemu na tym zależało, bo był bardzo zdenerwowany. Wrócił do swojego samochodu, zaparkował go bliżej autobusu, by nie przeszkadzał innym samochodom, które ich omijały i powiedział córce, żeby wróciła do domu tramwajem i metrem, ponieważ z uwagi na charakter tego zdarzenia zostanie na miejscu dłuży czas. Mniej więcej w tym samym czasie pasażer autobusu podszedł do oskarżonego i w dość niegrzeczny sposób zwrócił się do niego, by się ruszył i poszedł do autobusu, bo ktoś upadł w autobusie i oskarżony powinien przeprosić. Oskarżony był zaskoczony tą sytuacją i niezwłocznie udał się do autobusu. Spodziewał się, że atmosfera w autobusie jest dość nerwowa i napięta. Wchodząc, chciał uspokoić tę sytuację, że wszystko będzie wyjaśnione i załatwione. Udał się w stronę pani, która już siedziała, poprosił, żeby nic nie robiła, bo słyszał, że jest wezwana karetka. Wychodząc z autobusu zwrócił się do kierowcy z pytaniem „czy do tego musiało dojść”. Uzyskał odpowiedź, że nie zauważył go w lusterku, kiedy oskarżony nadjeżdżała i tak to się skończyło. Potem przyjechała karetka i Policja. Oskarżony pozostał do dyspozycji Policji. Przed przyjazdem Policji, nie pamiętał w jakim czasie, pojawił się inspektor (...) i w dość jednoznaczny, niemiły sposób kazał oskarżonemu się wylegitymować i przyznać do spowodowania wypadku. Oskarżony pokazał dowód osobisty, prawo jazdy i czekał na przyjazd Policji. Potem było rutynowe przesłuchanie, sprawdzenie trzeźwości, przeprowadzono test hamulców w obu pojazdach. Po kilku godzinach mógł pojechać do domu. Odpowiadając na pytania oskarżony stwierdził, że nie potrafi jednoznacznie określić, gdzie stał samochód wodociągów, to znaczy przed zatoką przystankową, czy też na jej wysokości. Nie wiedział, czy były wykonywane jakieś prace związane z wodociągami. Nie miał wcześniej możliwości zapoznania się z materiałem video, zarówno na

komendzie na ulicy (...), jak i w prokuraturze, dlatego prosił o udostępnienie akt w sądzie. Udało mu się odtworzyć monitoring z 4 kamer i klatka po klatce analizował to zdarzenie. W kamerze numer 4 skierowanej ku tyłowi autobusu zauważył wtedy, że w momencie, kiedy był już w połowie autobusu, domykały się drzwi tylne. Ułamek sekundy w innym ujęciu kamery widać, że kiedy autobus rusza, to jego samochód jest przy kierowcy, tuż za jego plecami.

Wyjaśnieniom oskarżonego J. P. nie dano wiary w części, w jakiej nie przyznał się po popełnienia zarzucanego mu czynu.

Wskazać należy, iż nieprzyznanie się przez oskarżonego do popełnienia zarzucanego mu czynu stanowi w ocenie sądu rezultat przyjęcia przez niego określonej linii obrony, zmierzającej do uniknięcia odpowiedzialności za zarzucany mu występki i w tym konkretnym przypadku próby przerzucenia całej odpowiedzialności za zdarzenie na kierującego autobusem M. W.. Nie sposób jednak wyjaśnień oskarżonego w tej części podzielić, a to dlatego, że przeczą im dowody, takie jak zeznania świadka M. W., protokoły oględzin pojazdów oraz miejsca wypadku drogowego, szkic i dokumentacja fotograficzna, a także wydane na ich podstawie opinie biegłych, z których w sposób nie budzący wątpliwości wynika, iż stan zagrożenia na drodze w określonej sytuacji wytworzył właśnie oskarżony, a kierujący autobusem tylko przyczynił się do wypadku.

W pozostałym zakresie wyjaśnieniom oskarżonego dano wiarę albowiem są one szczerze, spójne, logiczne i konsekwentne, jak również znajdują potwierdzenie w materiale dowodowym, a mianowicie w zeznaniach świadka K. P., jak i dokumentach w postaci protokołów użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego do badania stanu trzeźwości, oględzin pojazdów oraz miejsca wypadku drogowego, szkicu i dokumentacji fotograficznej.

Chociaż oskarżony w sposób lakoniczny opisał przebieg zdarzenia z dnia 31 stycznia 2013 roku to nie może to prowadzić do pozbawienia wyjaśnień J. P. waloru wiarygodności. Oględny sposób nakreślenia kolejnych wykonywanych przez oskarżonego manewrów, pozbawiony jakichkolwiek szczegółów wskazujących na należyte obserwowanie drogi, uczestniczących w ruchu pojazdów, czy chociażby znaków drogowych nie ma większego znaczenia. Zauważyć należy, iż doświadczeni kierowcy prowadzą samochody w sposób niejako automatyczny, powielając wyuczony manewry, które tworzą w ich świadomości nierozzerwalną całość.

Dano wiarę zeznaniom świadka M. W., gdyż zeznania te są szczerze, spójne, logiczne, wewnątrznie niesprzeczne, a przede wszystkim znajdują potwierdzenie w materiale dowodowym, takim jak protokoły użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego do badania stanu trzeźwości, oględzin pojazdów oraz miejsca wypadku drogowego, dokumentacja fotograficzna oraz opinie biegłych z zakresu ruchu drogowego. Świadek będący kierowcą autobusu miejskiego linii 159 w sposób lakoniczny, acz rzeczowy opisał przebieg zdarzenia z dnia 31 stycznia 2013 roku. Nie ulega również wątpliwości, że świadek działał w sposób rutynowy zatrzymując się na kolejnym przystanku, zabierając pasażerów i ponownie włączając się do ruchu. W przypadku przystanku autobusowego oznaczonego jako (...) sytuacja była o tyle wyjątkowa, że pojazd nie wjechał w zatoczkę autobusową, pozostając połową swojego gabarytu na prawej części jezdni. Nadto świadek wskazał czynności podjęte w stosunku do poszkodowanej w wypadku E. B., co znajduje potwierdzenie w zeznaniach samej pokrzywdzonej, jak i towarzyszącej jej A. K.

Nie miała przy tym, dla oceny samego zdarzenia, znaczenia kwestia wymiany zdań, do jakiej miałyby dojść pomiędzy J. P. i M. W., o czym wspominają świadek w zeznaniach, a oskarżony w wyjaśnieniach.

Nie dano wiary zeznaniom świadka K. P. w zakresie, w jakim stwierdziła, iż zmiana pasa ruchu przez pojazd, którym się poruszała, spowodowana została koniecznością omięcia stojącego na jezdni autobusu. W tej części zeznania świadka pozostają w sprzeczności do wyjaśnień samego oskarżonego J. P., który wskazał, że decyzja o zmianie pasa ruchu spowodowana była tamowaniem drogi przez samochód wodociągów, jak również z treścią opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego i zasadami doświadczenia życiowego. Wskazany przez świadka fakt ruszenia autobusu dopiero w momencie całkowitego wyprzedzenia go przez samochód marki B., w ocenie sądu świadczy o nienależytej obserwacji drogi i opóźnionej percepcji następujących po sobie zdarzeń. Gdyby przyjąć tego rodzaju wersję, jaką podał oskarżony to do kontaktu pomiędzy pojazdami w ogóle by nie doszło.

W pozostałym zakresie zeznaniom świadka K. P., co do okoliczności mających miejsce przed i po wypadku, dano wiarę, gdyż są one szczerze, spójne, logiczne, a przede wszystkim znajdują potwierdzenie w materiale dowodowym, takim, jak wyjaśnienia oskarżonego J. P. i dokumentacji fotograficznej.

Dano wiarę zeznaniom świadków E. B. i A. K., gdyż zeznania te są szczerze, spójne, logiczne, wewnętrznie niesprzeczne i wzajemnie ze sobą korespondują. Świadkowie ci nie posiadali jednak wiedzy na temat toru ruchu, jakim poruszały się pojazdy uczestniczące w wypadku komunikacyjnym. Będąc pasażerkami autobusu miejskiego linii 159 potwierdziły jego gwałtowne hamowanie, skutkujący upadkiem E. B. na podłogę oraz dokonane publicznie przeprosiny oskarżonego J. P..

Sąd podzielił opinię dotyczącą obrażeń doznanych w wyniku zdarzenia przez E. B., która została sporządzona przez osobę kompetentną i posiadającą odpowiednią wiedzę z zakresu będącego jej przedmiotem. Opinia konkretnie odpowiada na pytanie, jakiego rodzaju uszczerbku na zdrowiu na skutek zdarzenia doznała pokrzywdzona E. B., a także odpowiada wymaganiom określonym w kodeksie postępowania karnego i nie była kwestionowana przez strony.

Podzielono opinię biegłego z zakresu kryminalistycznych badań i rekonstrukcji wypadków drogowych J. Z. dotyczącą przebiegu wypadku drogowego zaistniałego w dniu 31 stycznia 2013 roku przy ulicy (...) w W., jak również złożoną przez niego w trakcie rozprawy w dniu 19 listopada 2013 roku ustną opinię uzupełniającą. Opinia ta została sporządzona przez kompetentną osobę, posiadającą odpowiednią wiedzę z zakresu będącego jej przedmiotem, a nadto została wydana po przeprowadzeniu badań charakterystycznych dla jej przedmiotu, a więc przy zastosowaniu analizy czasowo – ruchowej obu pojazdów. Zastosowana przez biegłego metoda nie pozwoliła na ustalenie toru ruchu autobusu (...) i samochodu marki B., a tym samym na jej podstawie niemożliwym było dokonanie rzeczywistej rekonstrukcji zaistniałego wypadku. W toku rozprawy, składając ustną opinię uzupełniającą, biegły nie był w stanie ustalić ruchu samochodu marki B. do momentu zmiany przez niego pasa ruchu, jak również określić prędkości obu pojazdów, a także podać, czy doszło do omijania, czy wyprzedzania autobusu miejskiego przez samochód osobowy.

Niepełność złożonej opinii skutkowałą dopuszczeniem z urzędu dowodu z opinii innego biegłego, to jest T. D., na okoliczność wypowiedzenia się, co było bezpośrednią przyczyną zdarzenia drogowego z dnia 31 stycznia. 2013 roku.

Opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D. została podzielona w całości. Wydając opinię biegły w sposób szczegółowy zapoznał się z materiałem dowodowym, w oparciu o który przeprowadził rekonstrukcję przebiegu wypadku, jego analizę czasoprzestrzenną i ocenił każdy etap poruszania się pojazdów. Wnioski końcowe jego opinii są kategoryczne i zostały oparte na racjonalnych argumentach. Z tej przyczyny sąd w całości podzielił stanowisko biegłego, co do przyczyny zdarzenia drogowego, toru ruchu obu pojazdów, oceny techniki prowadzenia pojazdów oraz taktyki obu kierujących. Wnioski opinii zostały podtrzymane przez biegłego w ustnej opinii uzupełniającej, w której biegły wskazał na wielowariantowość rozważanej sytuacji, źródła, na których się oparł i czynniki decydujące o przyjęciu wskazanych w opinii wniosków. Opinia złożona przez biegłego odpowiada wymaganiom określonym w kodeksie postępowania karnego, a nadto w toku przewodu sądowego nie była kwestionowana przez strony.

Z racji kompletności to właśnie ta opinia stanowiła podstawę do poczynienia ostatecznych ustaleń w zakresie okoliczności związanych z ruchem pojazdu kierowanego zarówno przez J. P., jak i M. W., w tym ustalenia ich prędkości bezpośrednio przed zdarzeniem, toru ich ruchu, momentu, w którym kierowca autobusu mógł zauważyć poruszający się z jego lewej strony samochód osobowy oraz możliwości podjęcia przez niego reakcji, która umożliwiłaby mu uniknięcie zderzenia. W oparciu o tą opinię sąd poczynił również ustalenia, z których wynika, iż kierowca autobusu M. W. przyczynił się do zaistniałego wypadku.

Złożona przez obrońcę oskarżonego J. P. opinia prywatna sporządzona przez M. S. nie może stanowić dowodu w sprawie, albowiem stanowi ona jedynie pisemne opracowanie zlecone przez stronę postępowania, a nie przez uprawniony organ procesowy, nie jest więc opinią w rozumieniu art. 193 k.p.k. Dla uznania określonego dokumentu za opinię nie wystarczy sporządzenie jej przez osobę ustanowioną i wpisaną na listę biegłych sądowych zgodnie

z rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 8 czerwca 1987 r. w sprawie biegłych sądowych i tłumaczy przysięgłych (Dz. U. Nr 18, poz. 112 z późn. zm.). Nie wystarczy również nazwanie takiego opracowania „opinią” bądź „konkluzją” i podpisanie go przez biegłego sądowego lub przez osobę powszechnie znaną z posiadania wiadomości specjalnych.

Zgodnie z ugruntowanym już stanowiskiem orzecznictwa i doktryny opinie „prywatne”, czyli pisemne opracowania zlecone przez innych uczestników postępowania aniżeli uprawnione organy procesowe nie są opiniami w rozumieniu przepisu art. 193 k.p.k. (porównaj: wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 19 lutego 2013 roku, w sprawie II AKa 295/12, opublikowany w bazie orzeczeń Lex Nr 1294814; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 10 listopada 2012 roku, w sprawie II AKa 107/12, opublikowany w Krakowskich Zeszytach Sądowych z 2012 roku, Nr 12; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 21 sierpnia 2008 roku, w sprawie V KK 133/08, opublikowane w bazie orzeczeń Lex Nr 449097). W tej sytuacji sąd zwolniony był, z jednej strony, z obowiązku dopuszczenia tego dowodu w postępowaniu, a z drugiej, jego oceny. Przy czym podkreślić należy, że opinia prywatna stanowi sygnał o dowodzie i w związku z tym może skutkować wywołaniem dowodu z opinii z urzędu, co miało miejsce w niniejszej sprawie, jeszcze przed złożeniem „opinii” prywatnej.

Za wiarygodne uznano nadto pozostałe dokumenty znajdujące się w aktach sprawy, które zostały ujawnione na podstawie art. 394 §1 i §2 k.p.k. Dokumenty te zostały sporządzone przez kompetentne osoby w ramach wykonywanych przez nie czynności, a strony w toku przewodu sądowego nie kwestionowały ich prawdziwości; również sąd dokonując ich kontroli od strony formalnej i zawartości merytorycznej nie dopatrył się uchybień ani śladów wskazujących na ich fałszowanie przez podrabianie lub przerabianie.

Mając na uwadze powyższe rozważania Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie stwierdził, że вина oskarżonego J. P. nie budzi wątpliwości oraz została w pełni udowodniona.

Prokurator Prokuratury Rejonowej (...)w W.oskarżył J. P.o popełnienie występku z art. 177 §1 k.k., polegającego na tym, że w dniu 31 stycznia 2013 roku w W.przy ul. (...)na wysokości posesji oznaczenie numerem (...)naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem m – ki B.nr rej. (...), na skutek niezachowania szczególnej ostrożności podczas zmiany pasa ruchu oraz nieustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierzał wjechać, czym zmusił kierującego autobusem do intensywnego hamowania, w wyniku czego nieumyślnie spowodował u pasażerki autobusu m – ki S. nr rej. (...)E. B.naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni w rozumieniu art. 157 §1 k.k. w postaci złamania prawego obojczyka.

Oskarżony J. P.jest pełnoletni, a sąd nie dopatrył się żadnych okoliczności, które mogłyby poddać w wątpliwość jego poczytalność w chwili popełnienia zarzucanego mu czynu. Oskarżony nigdy nie leczył się psychologicznie, odwykowo, czy neurologicznie, a jedynie w okresie licealnym odbył dwie wizyty w Poradni Zdrowia Psychicznego (vide wyjaśnienia oskarżonego J. P., k. 59v i 164v), co zważywszy na jego wiek i dalszy tryb życia w chwili popełnienia czynu nie może skutkować zaistnieniem wątpliwości, co do jego poczytalności.

Zebrany w niniejszej sprawie materiał dowodowy i zaprezentowana powyżej jego ocena pozwalają na stwierdzenie, że oskarżony J. P. znajdując się w normalnej sytuacji motywacyjnej i mając pełną swobodę zachowania się zgodnego z przepisami prawa karnego, normy te naruszył, popełniając przestępstwo stypizowane w art. 177 §1 k.k.

Zachowanie penalizowane przepisem art. 177 §1 k.k. ma charakter dwuczłonowy. Pierwszy polega, między innymi, na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, drugi sprowadza się do spowodowania skutków, o jakich mowa w art. 177 §1 k.k., to znaczy spowodowaniu naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia na okres przekraczający siedem dni. Przedmiotem ochrony czynu zabronionego stypizowanego treścią art. 177 k.k. jest bezpieczeństwo w komunikacji, a ściślej bezpieczeństwo ruchu lądowego pojazdów mechanicznych, a tym samym bezpieczeństwo dla życia i zdrowia osób uczestniczących w tym ruchu. Jest ono przestępstwem powszechnym w tym

sensie, że jego sprawcą może być każdy uczestnik ruchu drogowego, do którego adresowane są zasady bezpieczeństwa obowiązujące w danej dziedzinie.

Ruch lądowy jest to ruch odbywający się we wszelkich miejscach, w których możliwy jest ruch pojazdów i pieszych. Są to zarówno drogi publiczne, strefy zamieszkania, jak i drogi poza drogami publicznymi, dostępne dla ruchu pojazdów. Ruch lądowy obejmuje również ruch drogowy odbywający się na drogach publicznych, do których należą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne (art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych; tekst jednolity: Dz. U. z 2013 roku, poz. z późn. zm.), co wprost wynika z treści art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 roku, poz. 1137 z późn. zm.; zwana dalej prawem o ruchu drogowym).

Zgodnie z art. 2 pkt 6 prawa o ruchu drogowym, częścią drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów jest jezdnia, co oznacza, że wszelkie reguły poruszania się po jej powierzchni reguluje przedmiotowa ustawa, a analogicznej regulacji podlegają pasy ruchu i przystanki autobusowe.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym są regułami, które w oparciu o wiedzę i doświadczenie określają sposób korzystania ze wskazanej dziedziny ruchu, sprowadzający związane z tą dyscypliną ryzyko dla życia lub zdrowia człowieka do stopnia społecznie tolerowanego. Przestrzeganie tych reguł minimalizuje zagrożenie bezpieczeństwa do granic, w których bardziej wartościowe od zagrożenia są korzyści społeczne płynące z możliwości korzystania z ruchu. Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym ujęte zostały w przepisach określających porządek poruszania się po szlakach komunikacyjnych i zachowania się w typowych sytuacjach. Obok reguł skodyfikowanych, na zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym składają się również reguły nieskodyfikowane, niewynikające z przepisów, lecz właśnie z istoty bezpieczeństwa w ruchu.

Zasady te obowiązują w jednakowym stopniu, chociaż w różnym zakresie, wszystkich uczestników ruchu komunikacyjnego, a więc nie tylko kierujących pojazdami mechanicznymi. Podporządkować się im muszą zarówno kierowcy zawodowi, jak i amatorzy, dorośli i małoletni, rowerzyści i kierujący pojazdami zaprzęgowymi, a także oczywiście piesi.

Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym może być zarówno umyślne, jak i nieumyślne. Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa zachodzi wtedy, gdy sprawca świadomie postępuje wbrew zakazom lub nakazom, nieumyślne zaś, gdy dokonanie określonego manewru jest wynikiem błędnej oceny sytuacji istniejącej w ruchu.

O ile naruszenie obowiązującej zasady bezpieczeństwa ruchu lądowym może być umyślne albo nieumyślne, o tyle skutek wypadku w postaci uszkodzenia ciała lub śmierci innej osoby zawsze objęty jest winą nieumyślną.

Przechodząc na grunt niniejszej sprawy, w pierwszej kolejności zaznaczenia wymaga, iż jedna z podstawowych reguł prawa o ruchu drogowym obliguje kierującego pojazdem, który zbliża się do oznaczonego przystanku autobusowego na obszarze zabudowanym, do zmniejszenia prędkości, a w razie potrzeby zatrzymania się, aby umożliwić kierującemu autobusem włączenie się do ruchu, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię (art. 18 ust. 1 prawa o ruchu drogowym). Nadto, kierujący pojazdem zmieniając pas ruchu jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony (art. 22 ust. 4 prawa o ruchu drogowym).

Jak wynika z poczynionych w sprawie ustaleń faktycznych, oskarżony bezpośrednio przed wypadkiem zmienił pas ruchu z lewego na prawy, w sytuacji gdy z zatoki przystankowej wyjeżdżał na jezdnię autobus marki S.. Kierując więc samochodem marki B., J. P. omijając oznakowany przystanek autobusowy i wjeżdżając na prawy pas ruchu, uniemożliwił kierującemu autobusem włączenie się do ruchu. Tym samym naruszył przedstawione powyżej zasady prawa o ruchu drogowym, zabraniające pojazdom poruszania się w sposób w nich opisany.

W tej sytuacji drogowej oskarżony nie umożliwił bezpiecznego włączenia się do ruchu autobusowi (...) marki S., a tym samym nie zachował należytej ostrożności, albowiem zbliżając się do oznakowanego znakiem drogowym

przystanku autobusowego, z którego wyjeżdżał pojazd kierowany przez M. W., przed zmianą pasa ruchu z lewego na prawy, nie zatrzymał kierowanego przez siebie samochodu osobowego, zmienił pas ruchu, przecinając tym samym tor ruchu autobusu. J. P. nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu wyjeżdżającemu z zatoki autobusowi, stwarzając swoim zachowaniem zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czego konsekwencją było zderzenie obu pojazdów. Wskazać należy, że swoim zachowaniem oskarżony doprowadził kierującego autobusem M. W. do nagłego hamowania, które w rezultacie doprowadziło do powstania obrażeń ciała u pasażerki E. B..

Analizując przedmiotowe zdarzenie, podkreślić należy, iż ustawodawca w art. 22 ust. 1 prawa o ruchu drogowym nałożył na kierujących pojazdami obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w momencie zmiany kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu.

Zgodnie z brzmieniem art. 2 pkt 22 prawa o ruchu drogowym szczególna ostrożność ma polegać na zwiększeniu uwagi i zachowaniu się w sposób umożliwiający odpowiednio szybkie reagowanie na warunki i sytuacje zmieniające się na drodze. Szczególna ostrożność obowiązująca kierującego pojazdem realizowana jest przez stałą obserwację odcinka drogi, którym pojazd ten się porusza, dostosowanie prędkości do warunków widoczności w taki sposób, aby reakcja w postaci zatrzymania pojazdu była skuteczna, to znaczy nie naraziła na niebezpieczeństwo innych uprawnionych uczestników ruchu.

Wskazać w tym miejscu należy, iż kierujący samochodem osobowym J. P. miał prawo, na zasadzie ograniczonego zaufania (art. 4 prawa o ruchu drogowym), przypuszczać, że inni uczestnicy ruchu, przede wszystkim kierujący, będą stosować się do przepisów, w szczególności podstawowych zasad bezpieczeństwa. Chodzi o to, że pełne zaufanie do innych uczestników ruchu ma miejsce do momentu pojawienia się symptomów wskazujących na nieprawidłowe zachowanie. W momencie ujawnienia niemożliwości ominięcia autobusu marki S., znajdującego się częściowo na prawym pasie prawej części jezdni, częściowo w zatoce autobusowej, oskarżony co prawda zareagował natychmiastowym zatrzymaniem swojego samochodu, ale miało to miejsce już po zderzeniu pojazdów. Zatem nie sposób tego ocenić, jako dołożenie niezbędnej staranności zmierzającej do wyeliminowania stanu zagrożenia. Oskarżony nie mógł bowiem nie zauważyć odpowiednio wcześniej znajdującego się na równoległym pasie autobusu miejskiego, który włączał się do ruchu w trakcie, gdy był na jego wysokości, a zaniechanie obserwacji wskazanego pojazdu i niewykonanie wymaganego przez zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym manewru ograniczenia prędkości, bądź zaniechania zmiany pasa ruchu, spowodowało, iż nie dał dowodu swojej czujności na drodze, co skutkowało zaistnieniem wypadku. Otóż zgodnie z ogólną zasadą wyrażoną treścią art. 3 ust. 1 prawa o ruchu drogowym każdy użytkownik drogi ma obowiązek zachowania ostrożności (tak: uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 roku, w sprawie V KZP 2/74, opublikowana w OSNKW 1975/3 – 4/33; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 lipca 1976 roku, w sprawie VI KRN 135/76, opublikowana w OSNKW 1976/10 – 11/130), natomiast szczególnej ostrożności – tylko wtedy, gdy przepis szczególny tego wymaga. Przepisem szczególnym dla art. 3 ust. 1 prawa o ruchu drogowym jest niewątpliwie przepis art. 22 ust. 1 wymienionej ustawy.

Kierujący pojazdem J. P., zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego na obszarze zabudowanym, obowiązany był więc zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby ułatwić kierującemu autobusem włączenie się do ruchu. Oskarżony znajdował się w takiej odległości od przystanku, że był w stanie należycie ocenić sytuację i umożliwić włączenie się do ruchu kierującego autobusem poprzez zmniejszenie prędkości i niezmienną zmianę pasa ruchu. O ile możliwości takiej oceny nie miał, to powinien powstrzymać od wykonania się określonego manewru, w tym przypadku zmiany pasa ruchu.

Oczywistym przy tym jest, że kierujący autobusem, przy zachowaniu określonych warunków, ma ułatwione włączenie się do ruchu. Kierujący każdym innym pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu. Takie obowiązki nie ciążyą na kierującym autobusem w przypadku, gdy włącza się do ruchu z przystanku autobusowego na obszarze zabudowanym. Kierujący autobusem wyjeżdżając z oznaczonego przystanku autobusowego na obszarze zabudowanym, może wyjechać z zatoki na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Jest to przepis szczególny w stosunku do art. 17 ust. 2 prawa o ruchu drogowym, a zatem

kierujący autobusem nie musi ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu. Nie może jednak zmienić pasa ruchu lub wjechać na jezdnię w sytuacji, gdyby wykonanie tego manewru zmusiło kierującego innym pojazdem do gwałtownego hamowania lub wykonania innego manewru, chociażby gwałtownej zmiany pasa ruchu, aby uniknąć zderzenia z autobusem. Kierujący autobusem może rozpocząć włączanie się do ruchu w sytuacji, gdy zbliżający się pojazd znajduje się w odpowiedniej odległości od niego lub jego kierujący wyraźnie zmniejsza prędkość, aby umożliwić mu włączenie się do ruchu.

Reasumując, kierujący samochodem osobowym marki B. o numerze rejestracyjnym (...) J. P., zbliżając się do oznakowanego przystanku autobusowego, był zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności, a zatem powinien zwiększyć uwagę i dostosować swe zachowanie do warunków i sytuacji panujących na obranym przez siebie torze ruchu, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Ponadto zobowiązany został do ustąpienia pierwszeństwa autobusowi (...) znajdującemu się po jego prawej stronie (art. 22 ust. 1 i 4 prawa o ruchu drogowym), czego nie uczynił. Ustąpienie pierwszeństwa polegało w tym konkretnym przypadku na powstrzymaniu się od zmiany pasa ruchu, albowiem właśnie ten manewr zmusił kierującego autobusem miejskim – M. W. do gwałtownego hamowania. Naruszenie reguły szczególnej ostrożności przez J. P. jest więc w analizowanym przypadku bezsprzeczne.

Analizując zebrany materiał dowodowy sąd powziął przekonanie, że J. P. liczył na to, iż zdąży wjechać na sąsiedni, prawy pas zanim znajdujący się w zatoce autobus włączy się do ruchu. W konsekwencji oskarżony prowadził pojazd nieuważnie, wręcz ryzykownie i nie koncentrował się na ocenie stanu ruchu sąsiednich pojazdów, co w rezultacie nie pozwoliło mu odpowiednio zareagować w momencie znalezienia się na torze ruchu autobusu miejskiego.

Stwierdzić należy, że bezpośrednią przyczyną wypadku była zmiana pasa ruchu podczas omijania autobusu przez kierującego B. J. P., a M. W. przyczynił się do wypadku, ponieważ włączając się do ruchu niewłaściwie ocenił stan ruchu pojazdów w bezpośrednim sąsiedztwie. Takie zaniedbanie ze strony M. W. nie zmienia oceny zachowania kierującego samochodem B. J. P..

Drugi człon karalnego zachowania sprawcy występku z art. 177 §1 k.k. polega na spowodowaniu skutków, o których mowa w treści tego przepisu, czyli naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia na okres powyżej siedmiu dni, poprzez spowodowanie wypadku komunikacyjnego, przy czym naruszenie czynności narządów ciała albo rozstrój zdrowia muszą wystąpić przynajmniej u jednej osoby, nie licząc sprawcy.

Przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego ma charakter skutkowy, konieczne więc jest ustalenie, że pomiędzy stwierdzonym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu a zaistniałym wypadkiem zachodzi związek przyczynowy (tak: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998 roku, w sprawie V KKN 303/97, opublikowany w OSNKW 1998/11 – 12/50). Spowodowanie skutku może być tylko wtedy przypisane sprawcy, gdy przestrzeganie przez niego obowiązku ostrożności zapobiegłoby nastąpieniu skutku (porównaj: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2000 roku, w sprawie III KKN 231/98, opublikowany w OSNKW 2000/5 – 6/45).

W niniejszej sprawie oskarżony J. P. naruszył obowiązującą regułę zachowania szczególnej ostrożności, o czym była mowa wyżej i spowodował skutek w postaci obrażeń ciała pasażerki autobusu miejskiego E. B., określony w art. 157 §1 k.k., co jednoznacznie potwierdziła treść opinii. E. B. doznała w wyniku wypadku złamania obojczyka prawego, co stanowiło naruszenie czynności narządu ruchu na okres powyżej siedmiu dni. Gdyby nie niezastosowanie się do obowiązku ustąpienia pierwszeństwa włączającemu się do ruchu autobusowi miejskiemu, do wypadku by nie doszło. Bez wątplenia pomiędzy naruszeniem przez oskarżonego określonych wyżej przepisów, a zaistniałym wypadkiem istnieje związek przyczynowy. Nie można przecież nie powiązać zaistniałego zdarzenia z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów prawa o ruchu drogowym. J. P. wytworzył stan zagrożenia, a w konsekwencji doprowadził do gwałtownego hamowania autobusu miejskiego, co skutkowało upadkiem jednej z pasażerek, która doznała obrażeń ciała określonych przepisem art. 177 §1 k.k. przy posiłkowym zastosowaniu art. 157 §1 k.k. Przyjmuje się, iż spowodowanie skutku może być tylko wtedy przypisane sprawcy, gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałoby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności. Nie

budzi więc żadnych wątpliwości, iż gdyby oskarżony zachował szczególną ostrożność, do upadku pasażerki na skutek gwałtownego hamowania autobusu z pewnością by nie doszło.

Oskarżony miał obiektywną możliwość zachowania się zgodnego z prawem, a pomimo tego zdecydował się na nierespektowanie podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W ocenie sądu, jak już o tym była mowa, oskarżony J. P. nieumyślnie wystąpił przeciwko wspomnianym regułom. Co prawda, postępował świadomie wbrew zakazom lub nakazom, których nierespektowanie stanowiło przyczynę zdarzenia, aczkolwiek niewątpliwie nie miał jednak zamiaru spowodowania opisanego wyżej skutku.

W realiach niniejszej sprawy nie ma więc żadnych wątpliwości, co do tego, iż swoim działaniem oskarżony J. P. zrealizował dyspozycję art. 177 §1 k.k. Ustalając zakres odpowiedzialności karnej oskarżonego sąd uwzględnił okoliczności przedmiotowe związane ze zdarzeniem, takie jak warunki drogowe oraz stan techniczny pojazdu, który J. P. prowadził. Sąd uwzględnił również subiektywne elementy podmiotowej zdolności sprawcy do przypisania mu winy, takie jak zdolność J. P. do spostrzeżenia i określenia granic zagrożenia dla dobra prawnego, jego wiedzę, umiejętności i doświadczenie niezbędne do prawidłowego i bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.

Nie sposób podzielić opisu zachowania oskarżonego zaproponowanego przez oskarżyciela publicznego w akcie oskarżenia, dlatego też z przyczyn wskazanych wyżej dokonano korekty opisu czynu przypisanego oskarżonemu J. P. uznając go za winnego tego, że w dniu 31 stycznia 2013 roku w W. na ulicy (...), województwa (...), kierując samochodem osobowym marki B. o numerze rejestracyjnym (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że podczas zmiany pasa ruchu nie zachował szczególnej ostrożności na skutek czego zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego nie zatrzymał się, aby umożliwić kierującemu autobusem marki S. o numerze rejestracyjnym (...) włączenie się do ruchu, co doprowadziło do zderzenia się pojazdów i zmusiło kierującego autobusem do gwałtownego hamowania na skutek czego pasażerka tego autobusu E. B. doznała obrażeń w postaci złamania prawego obojczyka, co skutkowało rozstrojem zdrowia trwającym dłużej niż 7 dni.

W realiach niniejszej sprawy Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie dokonując oceny stopnia społecznej szkodliwości czynu zarzucanego oskarżonemu oraz stopnia zawinienia doszedł do przekonania, że wina i społeczna szkodliwość tego czynu nie są znaczne, a co za tym idzie możliwe jest warunkowe umorzenie postępowania karnego wobec oskarżonego J. P..

Przepis art. 66 §1 k.k. stanowi, że sąd może warunkowo umorzyć postępowanie karne, jeżeli wina i społeczna szkodliwość czynu nie są znaczne, okoliczności jego popełnienia nie budzą wątpliwości, a postawa sprawcy nie karana 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. Zasadą wyrażoną w art. 66 §2 k.k. jest niestosowanie warunkowego umorzenia postępowania wobec sprawcy przestępstwa zagrożonego karą przekraczającą 3 lata pozbawienia wolności, od której istnieje wyjątek przewidziany w art. 66 §3 k.k., który jednak nie ma znaczenia w realiach niniejszej sprawy.

W ocenie Sądu Rejonowego dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie wskazane w przepisie art. 66 §1 i §2 k.k. przesłanki pozwalające na warunkowe umorzenie postępowania karnego zostały w niniejszej sprawie spełnione.

Przede wszystkim społeczna szkodliwość czynu, którego dopuścił się oskarżony nie jest znaczna, podobnie jak i wina oskarżonego, a zagrożenie karą za zarzucane sprawcy przestępstwo nie przekracza 3 lat pozbawienia wolności. Ustalono ponadto, że popełnienie przez oskarżonego przestępstwa miało charakter epizodyczny, nie było wynikiem jego postawy wobec pewnych wartości, czy dóbr, a dotychczasowy sposób życia oskarżonego pozwala na pozytywną ocenę jego osoby.

Stopień zawinienia uznano za nieznaczny, a w zasadniczej części wpływa na to uznanie stopnia społecznej szkodliwości czynu za nieznaczny. Pozostałe elementy służące ocenie stopnia zawinienia, a zatem dojrzałość oskarżonego, jego wiek i funkcje spełniane w społeczeństwie nie świadczą o braku możliwości przypisania mu winy – oskarżony jest w pełni poczytalny, a także miał możliwość rozpoznania bezprawności czynu, jakkolwiek w realiach sprawy nie rzutuje

to na odmienną ocenę stopnia zawinienia. W orzecznictwie przyjmuje się, że na stopień zawinienia wpływa stopień społecznej szkodliwości czynu, oczywiście do granic możliwości przewidywania konsekwencji swojego zachowania.

Oceny stopnia społecznej szkodliwości dokonano w oparciu o przepis art. 115 §2 k.k. i stwierdzono, że nie jest on znaczny. Przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu wzięto pod uwagę, stosownie do przepisu art. 115 §2 k.k. rodzaj i charakter naruszonego dobra, sposób i okoliczności popełnienia czynu, sposób życia przed popełnieniem przestępstwa i zachowanie się po jego popełnieniu. Naruszenie przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym nie było rażące, a naruszając zasady oskarżony postępował nieumyślnie. Stwierdzić należy, iż analiza okoliczności przedmiotowego zdarzenia nie pozostawia wątpliwości, iż kierujący autobusem (...) M. W., znajdując się częściowo swoim gabarytem na prawej części jezdni ul. (...), nie zachował należytej ostrożności podczas wyjeżdżania z zatoki autobusowej na jezdnię, albowiem nie upewnił się, czy swoim zachowaniem nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jak wynika z zeznań świadka M. W., który widział nadjeżdżający pojazd oskarżonego („Ja widziałem B. w lewym lusterku, tylko nie spodziewałem się, że zajedzie mi drogę. Myślałem, że będzie dalej jechał prosto”, k. 166v), włączając się do ruchu, jak sam przyznał, niewłaściwie ocenił stan ruchu pojazdów w bezpośrednim sąsiedztwie, przez co nie uniknął zderzenia z samochodem B., który wjeżdżał na prawy pas ruchu. Nie ulega wątpliwości, iż zachowanie M. W. stanowiło przyczynienie się do zaistnienia przedmiotowego wypadku, jakkolwiek to oskarżony stan zagrożenia wytworzył.

Oskarżony J. P. jest osobą niekaraną, a dotychczasowy, ustabilizowany tryb życia wskazuje, iż fakt popełnienia przez niego przestępstwa, był incydentem w jego życiu. Przemawia za tym chociażby okoliczność, iż oskarżony nie wszedł ponownie w konflikt z obowiązującym porządkiem prawnym, a jego postawa i sposób życia nie budzą zastrzeżeń, jak również dają gwarancję tego, iż warunkowe umorzenie postępowania będzie stanowiło dla niego wystarczającą dolegliwość. W ocenie sądu naruszenie przedmiotowych reguł postępowania, choć bezdyskusyjnie naganne, nie stanowiło rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym.

Nie mogło umknąć uwadze sądu, iż oskarżony przeprosił pokrzywdzoną, co w ocenie sądu stanowi wyraz przeżyć wewnętrznych sprawcy, jego stosunku do zachowania, za które żałuje i jest elementem ubiegania się o przebaczenie. Osobisty kontakt sądu z oskarżonym w toku rozprawy przekonuje, że skrucha jest szczerą.

Wszystkie podniesione powyżej okoliczności, w tym przede wszystkim przyczynienie się kierowcy autobusu miejskiego do wypadku pozwoliły na przyjęcie, że stopień zawinienia i stopień społecznej szkodliwości czynu oskarżonego jest nieznaczny.

Kolejną przesłanką, której zaistnienie umożliwia warunkowe umorzenie postępowania karnego jest niekaralność oskarżonego za przestępstwo umyślne, a ten warunek J. P. spełnia (vide dane o karalności, k. 111).

Generalną przesłanką stosowania warunkowego umorzenia postępowania, dotyczącą osoby sprawcy jest uzasadnione przypuszczenie sądu, że oskarżony pomimo umorzenia postępowania będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni przestępstwa. To przypuszczenie sądu winno być oparte na postawie sprawcy, jego dotychczasowej niekaralności i unormowaniu stosunków z pokrzywdzoną.

Oskarżony nie był dotychczas karany, co zważywszy na jego wiek uzasadnia przyjęcie, że po jego stronie istnieje dodatnia prognoza kryminologiczna, która w połączeniu z niekaralnością za przestępstwo umyślne umożliwia warunkowe umorzenie postępowania karnego, tym bardziej, że dotychczas pozytywnie funkcjonował w społeczeństwie. W konsekwencji stwierdzić należy, iż już samo zdarzenie połączone z postępowaniem przygotowawczym odcisnęło na oskarżonym taki ślad i skłoniło do głębokiej refleksji, która nie pozwoli mu w przyszłości doprowadzić swym niestarannym zachowaniem do naruszenia reguł prawa o ruchu drogowym i spowodowania w konsekwencji wypadku drogowego, co można stwierdzić z bardzo wysokim prawdopodobieństwem.

Spełniona została również przesłanka określona przepisem art. 66 §2 k.k., a mianowicie czyn oskarżonego jest zagrożony karą pozbawienia wolności do lat 3.

Zgodnie z przepisem art. 67 §1 k.k. warunkowe umorzenie następuje na okres próby, który wynosi od roku do 2 lat i biegnie od uprawomocnienia się orzeczenia.

Okres próby pełni dwie zasadnicze funkcje, a mianowicie służy oddziaływaniu wychowawczemu na sprawcę przestępstwa oraz weryfikacji postawionej prognozy kryminologicznej. Jest to okres kontrolowanej wolności i okres, w którym sprawca ma wywiązać się z nałożonych na niego obowiązków. Od charakteru nałożonych na sprawcę obowiązków i wymierzonych mu środków zależeć będzie długość okresu próby. Ustalając okres próby w wymiarze roku, sąd kierował się tym, by okres ten zapewniał skuteczne wychowawcze oddziaływanie na skazanego, a jednocześnie wymógł na nim zachowanie zgodne z normami prawa. Okres próby umożliwi także zweryfikowanie trafności postawionej w stosunku do oskarżonego dodatniej prognozy kryminologicznej.

Sąd warunkowo umarzając postępowanie karne wobec J. P. na okres roku uznał, że będzie on wystarczający dla weryfikacji prognozy kryminologicznej – z jednej strony, a z drugiej dla oddziaływania wychowawczego na oskarżonego.

Stosownie do treści art. 67 §3 k.k., sąd zdecydował się na zobowiązanie oskarżonego do zapłaty na rzecz pokrzywdzonej E. B. kwoty 1000 złotych tytułem nawiazki, która w ocenie sądu, winna spełniać funkcję zryczałtowanego odszkodowania za doznaną krzywdę. Nadto zasądzona suma odpowiada poniesionym przez pokrzywdzoną wydatkom, w tym rehabilitacji w kwocie około 700 złotych oraz zakupu szelek za około 70 złotych. Mając powyższe na uwadze, w ocenie sądu kwota 1000 złotych dostatecznie zrekompensuje cierpienie jakiego doznała pokrzywdzona na skutek zdarzenia.

Stosownie do treści art. 626 §1 k.p.k. w orzeczeniu kończącym postępowanie sąd określa, kto, w jakiej części i zakresie ponosi koszty procesu.

Na koszty sądowe składają się opłaty oraz wydatki poniesione przez Skarb Państwa od chwili wszczęcia postępowania, w myśl art. 616 §2 pkt 1 i 2 k.p.k.

W niniejszej sprawie opłata od warunkowego umorzenia postępowania wynosi od 60 złotych do 100 złotych, stosownie do treści art. 7 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 roku o opłatach w sprawach karnych (tekst jednolity: Dz. U. Nr 49 z 1983 roku, poz. 223 ze zm.).

Na wydatki w niniejszej sprawie składają się:

- na podstawie art. 618 §1 pkt 1 k.p.k. i §1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2003 roku w sprawie wysokości i sposobu obliczania wydatków Skarbu Państwa w postępowaniu karnym (Dz. U. Nr 108, poz. 1026 z późn. zm.) ryczałt za doręczenia w wysokości łącznie 40 złotych, odrębnie za postępowanie przygotowawcze i postępowanie przed sądem;

- na podstawie art. 618 §1 pkt 10 k.p.k. i §1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 14 sierpnia 2003 roku w sprawie określenia wysokości opłaty za wydanie informacji z Krajowego Rejestru Karnego (Dz. U. Nr 151, poz. 1468) koszty związane z uzyskaniem zaświadczenia z Krajowego Rejestru Karnego w wysokości 50 złotych;

- na podstawie art. 618 §1 pkt 9 k.p.k. koszty związane z zasięgnięciem opinii biegłego z zakresu kryminalistycznych badań i rekonstrukcji wypadków drogowych w kwocie 1471,47 złotych, a także kolejnej opinii w wysokości 1435 złotych oraz wydanie ustnej opinii uzupełniającej w kwocie 196,63 złotych.

Łącznie wydatki w niniejszej sprawie wynoszą 3193 złote 10 groszy.

Oskarżonego J. P. zwolniono częściowo, na podstawie art. 624 §1 k.p.k. od zapłaty kosztów sądowych, ustalając, że wydatki ponosi Skarb Państwa.

Powołany przepis art. 624 §1 k.p.k. stanowi, że sąd może zwolnić oskarżonego w całości lub w części od zapłaty na rzecz Skarbu Państwa kosztów sądowych, jeżeli istnieją podstawy do uznania, że uiszczenie ich byłoby dla niego zbyt uciążliwe ze względu na sytuację rodzinną, majątkową i wysokość dochodów, jak również wtedy, gdy przemawiają za tym względy słuszności.

W realiach niniejszej sprawy mając w polu widzenia wysokość dochodów osiągniętych przez oskarżonego J. P., orzeczony obowiązek nawiazki na rzecz pokrzywdzonej w kwocie 1.000 złotych, a przede wszystkim warunkowe umorzenie postępowania karnego, Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie doszedł do przekonania, że uiszczenie przez oskarżonego kosztów sądowych w pełnej wysokości byłoby dla niego zbyt uciążliwe.

W związku z tym zasądzono od J. P. kwotę 2.000 złotych tytułem częściowych wydatków.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, na podstawie wskazanych przepisów Sąd Rejonowy dla Warszawy – Śródmieścia w Warszawie orzekł, jak w części dyspozytywnej wyroku.