

Sygn. akt X K 450/13

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 marca 2014r.

Sąd Rejonowy dla Warszawy - Śródmieścia w Warszawie X Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący: SSR Piotr Ermich

Protokolant: Agnieszka Krawiecka

przy udziale Prokuratora Moniki Bożek

po rozpoznaniu w dniach 1 października 2013r., 27 listopada 2013r., 25 marca 2014r. sprawy

**L. P.**

s. K. i K. zd. T.

ur. (...) w Ś.

oskarżonego o to, że:

w dniu 22 sierpnia 2012r. pomiędzy miejscowościami J.i K.na drodze wojewódzkiej W 216 nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym tj. art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że będąc kierującym samochodem marki V. (...)o nr rej. (...)jadąc od strony J.w kierunku K.wykonywając manewr skrętu w lewo w kierunku położonej przy jezdni zatoki, zmieniając zajmowany pas ruchu nie zachował szczególnej ostrożności, nieprawidłowo ocenił sytuację na drodze, a następnie nie ustąpił pierwszeństwa i zajeżdżał drogę wykonującemu manewr wyprzedzania kierującemu motocyklem marki S.o nr rej. (...)M. W. (1), wskutek czego nieumyślnie spowodował wypadek w postaci zderzenia samochodu marki V. (...)o nr rej. (...)z motocyklem marki S.o nr rej. (...)w następstwie którego kierujący motocyklem marki S.o nr rej. (...)M. W.doznał obrażeń ciała w postaci całkowitego, urazowego przerwania aorty piersiowej i innych obrażeń wskutek których zmarł, a pasażerka A. W.doznała obrażeń ciała w postaci złamania niestabilnego kręgu TH8, złamania wyrostków poprzecznych TH7, TH8, TH9 po stronie lewej, złamanie żebra VII, VIII prawego, które to obrażenia naruszyły czynności narządu ciała wymienionej na okres powyżej 7 dni,

to jest o czyn z art. 177 § 1 i 2 kk

I. oskarżonego **L. P.** uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu czynu i za to na podstawie art. 177 § 2 kk wymierza mu na karę 1 (jednego) roku i 6 (sześciu) miesięcy pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 69 § 1 i 2 kk, art. 70 § 1 pkt 1 kk wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności warunkowo zawieszają na okres 3 (trzech) lat próby;

III. na podstawie art. 71 § 1 kk wymierza oskarżonemu grzywnę w wysokości 100 (stu) stawek dziennych po 20 (dwadzieścia) złotych każda stawka;

IV. na podstawie art. 42 § 1 kk orzeka wobec oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 3 (trzech) lat;

V. na podstawie art. 46 § 1 kk orzeka od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych A. W., M. W. (2) oraz Z. W. po kwocie 3000 (trzech tysięcy) złotych tytułem zadośćuczynienia;

VI. na podstawie art. 44 § 1 kk orzeka przepadek poprzez zniszczenie dowodów rzeczowych opisanych w wykazie nr I/8/13 (k. 235) pod poz. 284-286/13;

VII. na podstawie art. 627 kpk zasądza od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych A. W., M. W. (2) oraz Z. W. po kwocie 504 (pięciuset czterech) złotych, tytułem kosztów ustanowienia pełnomocnika;

VIII. na podstawie art. 627 kpk zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 500 (pięciuset) złotych tytułem opłaty oraz kwotę 4354,44 (czterech tysięcy trzystu pięćdziesięciu czterech 44/100) złotych tytułem pozostałych kosztów sądowych.

Sygn. akt X K 450/13

## UZASADNIENIE

W dniu 22 sierpnia 2012r. Ł. P.kierował samochodem marki V. (...)o nr rej. (...)jadąc drogą wojewódzką W 216 od strony J.w kierunku Juraty. W samochodzie tym z przodu na miejscu pasażera podróżowała także S. L.. Ł. P.jadąc z H.w kierunku Juraty. Pomiędzy miejscowościami J.i K.samochód Ł. P.poruszał się w kolumnie, tj. przed nim jechał samochód osobowy koloru białego, za nim jechał samochód osobowy koloru srebrnego, za którym z kolei w szyku jechały trzy motocykle - jako pierwszy jechał motocykl marki S. (...)o nr rej. (...)kierowany przez M. W., a w dalszej kolejności motocykl marki S. (...)nr rej. (...)kierowany przez R. L.i motocykl marki S. (...)nr rej. (...)kierowany przez M. N.. Za trzema motocyklami poruszał się samochód marki N. (...)nr rej. (...)kierowany przez M. T.. Pasażerką motocykla którym kierował M. W.była A. W.. W pewnym momencie M. W.podjął decyzję o wyprzedzeniu jadących przed nim samochodów i w tym celu zjechał na lewą stronę jezdni. W trakcie manewru wyprzedzania, jadąc z prędkością około 61 km/h, kierujący motocyklem M. W.wyprzedził jadący tuż przed nim pojazd koloru srebrnego i zbliżył się do wyprzedzanego pojazdu marki V. (...). W momencie, kiedy obydwaj pojazdy znajdowały się na wysokości zatoki położonej po lewej stronie jezdni, kierujący samochodem V. (...)Ł. P.włączył lewy kierunkowskaz i nie zachowując szczególnej ostrożności oraz nieprawidłowo oceniając sytuację na drodze, przystąpił do wykonywania manewru skrętu w lewo, nie ustępując pierwszeństwa wykonującemu manewr wyprzedzania M. W.. Tym samym kierujący samochodem marki V. (...)Ł. P.zajechał drogę kierującemu motocyklem marki S.doprowadzając do zderzenia, konsekwencją czego M. W.utracił panowanie nad motocyklem, który przewrócił się na lewy bok. W trakcie przemieszczania się po upadku z motocykla M. W.uderzył w stojący na poboczu drogi słupek znaku drogowego. W wyniku uderzenia doznał on uszkodzenia ciała w postaci całkowitego, urazowego przerwania aorty piersiowej i innych rozległych obrażeń wewnętrznych wskutek których zmarł. W wyniku upadku pasażerka motocykla A. W.doznała obrażeń ciała w postaci złamania niestabilnego kręgu TH8, złamania wyrostków poprzecznych TH7, TH8, TH9 po stronie lewej, złamania żebra VII, VIII prawego, tj. obrażeń ciała powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie: zeznań pokrzywdzonej agaty W. (k. 90-91, k. 331-332), zeznań świadka M. N. (k. 41-42), zeznań świadka R. L. (k. 38-40, k. 372-374), zeznań świadka S. L. (k. 36-37, k. 371-372), protokołu oględzin pojazdów (k. 4-7), protokołu oględzin miejsca wypadku (k. 12-13), protokołu oględzin zwłok i dokumentacji medycznej (k. 25-30), dokumentacji fotograficznej (k. 69-87), dokumentacji medycznej (k. 100-106), protokołu oględzin i otwarcia zwłok (k. 110-112), opinii sądowo-lekarskiej (k. 123) i opinii z zakresu badań i rekonstrukcji wypadków drogowych (k. 179-200, k. 401-404).

**Oskarżony** Ł. P. w toku postępowania konsekwentnie nie przyznawał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Podczas przesłuchania w postępowaniu przygotowawczym (k. 215) odmówił składania wyjaśnień. Na rozprawie oskarżony również nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i potwierdził wcześniej złożone wyjaśnienia. Odpowiadając na pytania oskarżony wyjaśnił, że jeżeli chodzi o przebieg zdarzenia, to przed nim jechało auto, które jechało w miarę wolno. Dodał, że jechał samochodem marki V. (...) razem z dziewczyną. Zaznaczył, że jadąc z H. w kierunku Juraty, chcieli zawrócić z wykorzystaniem zatoczki, która była po lewej stronie. Wskazał, że przygotowując się do manewru, po upewnieniu się, że nic nie jedzie, zaczął wykonywać manewr. Następnie stwierdził, że w momencie

gdy przekroczył oś jezdni, poczuł uderzenie motocykla, który upadł na pobocze. Podał, że motocykl odbił się od jego pojazdu zatrzymując się na poboczu. Oskarżony przyznał, iż przed nim poruszało się białe auto. Dodał, że zdawał sobie sprawę, że jakiś pojazd jechał za nim, ale nie zwrócił uwagi czy to był samochód czy motocykl. Odpowiadając na pytanie na czym polegało upewnienie się, że nic nie jedzie oraz jakie czynności jako kierowca wykonał, oskarżony wyjaśnił, że włączył kierunkowskaz, upewnił się w lusterkach czy może wykonać manewr i wykonał manewr. Przyznał, że nie pamięta dokładnie w które lusterka po kolei patrzył. Stwierdził, że nie jest w stanie odpowiedzieć na to pytanie. Wyjaśnił, że patrząc w lewe zewnętrzne lusterko nie zauważył nic co mogłoby zwrócić jego uwagę tj. nie zauważył motocykla. Wskazał, że jeśli chodzi o chęć skrętu w zatoczkę, to tę decyzję podjęli już wcześniej, gdyż oskarżony chciał zawrócić do fortu. Nadmienił, że od momentu zobaczenia fortu jechał z zamiarem zawrócenia, a kiedy zobaczył zatoczkę, to była to okazja żeby zawrócić. Odnośnie kwestii włączenia kierunkowskazu przed skrętem w zatoczkę, oskarżonemu wydawało się, że włączył go 20 metrów przed skrętem. W dalszej kolejności oskarżony wyjaśnił uzupełniająco, że jechali samochodem na wakacje, więc stan techniczny pojazdu był sprawdzony. Oświadczył, że w dniu zdarzenia nie widział, żeby kierunkowskazy nie działały. Dodał, że przygotowując się do manewru jechał z prędkością ok. 60 km/h, ze względu na to, iż przed nim jechał biały samochód. Podał, że w momencie samego zdarzenia prędkość była niższa. Odnośnie natężenia ruchu oskarżony stwierdził, że na jego pasie jechało auto, które swoją prędkością blokowało resztę samochodów jadących za nim, zaś na drugim pasie nic nie jechało. Wskazał, że widoczność była dobra, a pogoda była słoneczna. Nadmienił, że nic mu nie ograniczało widoczności. Oskarżony wyjaśnił uzupełniająco, że przed wykonaniem skrętu hamował, dlatego też w momencie zdarzenia jechał z mniejszą prędkością. Wskazał, że w jego samochodzie światła stopu były sprawne. Nadmienił, że przed wykonaniem manewru spojrzął w trzy lusterka i od razu wykonał manewr. Wskazał, że ciężko mu było ocenić jaką mógł przejechać odległość. Stwierdził, że motocykl zauważył w momencie, kiedy w niego uderzył. Dodał, że motocykl uderzył w przednią, lewą część samochodu, w koło. Wskazał, że było wtedy lato więc na pewno musieli mieć uchylone okna w samochodzie. Podał, że jego samochód ma klimatyzację. Przyznał, że nie słyszał charakterystycznych dźwięków związanych z przyspieszaniem motocykla. Dodał, że w jego samochodzie cicho grało radio. Nadmienił, że kiedy doszło do uderzenia, na pewno przekroczył oś jezdni i wjechał w # być może 1/2 szerokości przeciwnego pasa. Oświadczył, że po zdarzeniu rozmawiał z motocyklistami i podeszła do niego pani M. i powiedziała, że może być jego świadkiem. Zdaniem oskarżonego oznacza to, że uważała ona, że to nie była jego wina. Wspomniał, że on też jeździ motocyklem. Zaznaczył, że kiedy przygotowywał się do manewru skrętu, w ogóle nie słyszał żadnych dźwięków motocykli. Dodał, że M. T. jechała autem za tymi trzema motorami. Finalnie oskarżony wyjaśnił, że klimatyzacja w jego samochodzie nie była włączona, gdyż w lato przed włączeniem klimatyzacji, otwiera szyby żeby przewietrzyć. Oskarżony przyznał, że jest mu bardzo przykro z powodu tej sytuacji, ale nie była to jego wina.

Linie obrony oskarżonego w pewnym zakresie popierają świadkowie S. L. i M. T..

### **Sąd zważył co następuje:**

W ocenie Sądu wyjaśnienia oskarżonego (k. 215, k. 328-330) oraz zeznania świadków M. T. (k. 47-49, k. 333-335) i S. L. (k. 36-37, k. 371-372) są wiarygodne jedynie częściowo. Omawiane osobowe źródła dowodowe nie zasługują na wiarę w tym zakresie, gdzie stwierdzają że oskarżony odpowiednio wcześniej sygnalizował zamiar skrętu w lewo. Powyższe stanowisko nie koresponduje przed wszystkim z tymi fragmentami wyjaśnień oskarżonego gdzie przyznaje on, że wprawdzie znacznie wcześniej (od momentu zobaczenia fortu który chciał zwiedzić) planował manewr zawracania, ale okazja do tego nadarzyła się dopiero gdy zobaczył zatoczkę. Z tego wynika, że zamiar skrętu w tym akurat miejscu pojawił się u oskarżonego, który był na wakacjach i nie znał dobrze topografii miejsca zdarzenia, w ostatniej chwili. Z zeznań pokrzywdzonej pasażerki motocykla A. W. wynika jednoznacznie, że kierunkowskaz oskarżony włączył dopiero w momencie wykonywania manewru skrętu w lewo (k. 90v). Gdyby oskarżony rzeczywiście z wyprzedzeniem (nawet mniejszym niż twierdzi) sygnalizował swój manewr, to z pewnością zauważyłby to kierujący lub pasażerka motocykla, co dałoby im szansę na wykonanie manewru obronnego. W tej sytuacji twierdzenie oskarżonego, że kierunkowskaz włączył 20m przed skrętem w zatoczkę jest nielogiczne, sprzeczne z zasadami doświadczenia życiowego; złożone dopiero na rozprawie jest wyraźnym nawiązaniem do zeznań świadka M. T. z postępowania przygotowawczego, która to świadek – o czym niżej – wykazała się jednak niepełną i miejscami błędną obserwacją i oceną przebiegu zdarzenia.

W ocenie Sądu zeznania świadka M. T. nie stanowią wartościowego materiału dowodowego, ponieważ świadek opisuje w dużej mierze swoje odczucia i oceny, które nie znajdują potwierdzenia w pozostałej części materiału dowodowego. Świadcowi wydawało się, że oskarżony wykonuje manewr wyprzedzania, a pokrzywdzony motocyklista wyprzedza „na trzeciego” (k. 334). Tymczasem oskarżony twierdzi że zamierzał zawrócić, a co do motocyklisty sama świadek przyznaje, że później okazało się że „chce uciec” (k. 334). Świadek twierdziła w toku postępowania przygotowawczego, że oskarżony sygnalizował zamiar skrętu na 20m przed zdarzeniem (co podchwytuje oskarżony odpowiadając na pytania na rozprawie), następnie jednak stwierdza, że do wypadku doszło w „ułamkach sekundy” po włączeniu przez oskarżonego kierunkowskazu (k. 333), co wskazywałoby jednak na wersję przeciwną, że tak jak podaje pokrzywdzona manewr oskarżony sygnalizował w ostatniej chwili. Nadto świadek M. T. nie obserwowała zbyt wnikliwie sytuacji na drodze: nie widziała samego momentu wypadku; widziała światło kierunkowskazu w pojeździe oskarżonego ale – mimo że jechała z tyłu - nie zauważyła światła stopu. Tymczasem z wyjaśnień oskarżonego i opinii biegłego wprost wynika, że przed manewrem oskarżony hamował.

Podobnie w wybiórczy sposób przedmiotowe zdarzenie zapamiętała świadek S. L., która pomimo zaabsorbowania oglądaniem krajobrazu za oknem zeznała, że oskarżony przed wykonaniem skrętu kierownicą, na pewno miał włączony kierunkowskaz do skrętu w lewo. Powyższe wskazuje na że omawiana świadek, jako osoba pozostającej z oskarżonym w bliskiej relacji, przejawia chęć przestawienia jego zachowania w jak najbardziej korzystnym świetle. Zdaniem Sądu twierdzenia świadków M. T. i S. L. popierających linię obrony oskarżonego, polegającą na włączeniu kierunkowskazu na dłuższy czas przed wykonaniem skrętu w lewo, co przerzuca część odpowiedzialności za spowodowanie wypadku na kierującego motocyklem, nie odpowiadają rzeczywistości, mają one na celu ochronić oskarżonego, lub jak w przypadku świadka T. były przejawem jej z góry przyjętego, stereotypowego założenia o winie motocyklisty (który w jej pierwotnym odczuciu wyprzedzał „na trzeciego”).

Jako w pełni wiarygodne należy ocenić zeznania pokrzywdzonej A. W.(k. 90-91, k. 331-332) i zeznania świadka R. L.(k. 38-40, k. 372-374) ponieważ są one logiczne i konsekwentne, wzajemnie się uzupełniają a nadto korespondują ze zgromadzonymi w toku postępowania dokumentami oraz opinią biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków, tworząc z nimi spójną całość. Świadek pomimo dużej dynamiki zdarzenia szczegółowo opisała moment samego wypadku zeznając, że kiedy jechali za samochodem oskarżonego i szykowali się do manewru jego wyprzedzenia, pojazd ten nie miał jeszcze włączonego kierunkowskazu, natomiast w chwili uderzenia oskarżony miał już włączony lewy kierunkowskaz. Świadek zeznała, że w momencie kiedy motocykl którym jechała razem z M. W., wyprzedzając samochód oskarżonego zrównał się z nim, zauważyła że pojazd oskarżonego jedzie w ich kierunku, po czym dotknęła M. W.w ramię, oboje zwrócili głowy w kierunku samochodu oskarżonego i wtedy M. W.próbował przyspieszyć, na co jednak było już za późno. Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że gdyby oskarżony wcześniej włączył kierunkowskaz, pokrzywdzona na pewno by to zauważyła, gdyż jak zeznała uważnie obserwowała w tym czasie drogę. Zeznania pokrzywdzonej znajdują potwierdzenie w zeznaniach świadka R. L., który widział moment zwrócenia głowy pokrzywdzonej i M. W.w kierunku samochodu oskarżonego, w chwili kiedy motocykl z nim się zrównał. Treści wypowiedziane przez świadków zgodne są z całokształtem wiarygodnego materiału dowodowego, a w szczególności z opinią biegłego z zakresu badań i rekonstrukcji wypadków drogowych.

Jako wiarygodne choć do sprawy niewiele wnoszące należy ocenić zeznania świadka M. N. (k. 41-42, k. 335), który jako kierujący ostatnim motocyklem z jadących w szyku trzech pojazdów jednośladowych, jadąc bliżej prawej krawędzi jezdni nie widział momentu samego zderzenia.

Z opinii biegłego z zakresu badań i rekonstrukcji wypadków drogowych S. K.(k. 179-200, k. 401-404) wynika jednoznacznie, że taktyka jazdy oskarżonego w dniu zdarzenia była nieprawidłowa, niezależnie od stwierdzenia, czy w sposób właściwy sygnalizował on zamierzony manewr zmiany kierunku jazdy czy też nie. W ocenie biegłego oskarżony wykonywał manewr skrętu w lewo bez zachowania szczególnej ostrożności w wyniku czego doprowadził do zajechania drogi wyprzedzającemu go z lewej strony motocykliście. Zdaniem biegłego decyzja oskarżonego o rozpoczęciu wykonania manewru skrętu w lewo wynikała z braku obserwacji drogi za pojazdem oraz z jego lewej strony, bądź z niewłaściwej oceny prędkości oraz odległości, w jakiej znajdował się jadący za nim motocykl S..

Wobec powyższego w ocenie biegłego zachowanie oskarżonego było niezgodne z art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Biegły podkreślił, że dokonanie sprawdzenia sytuacji z tyłu za pojazdem oraz z boku od strony w którą zamierza się skręcić jest obowiązkiem każdego kierowcy. Jego zdaniem jeżeli oskarżony obserwowałby sytuację na drodze w sposób prawidłowy, miał możliwość dostrzeżenia wykonującego już manewr wyprzedzania motocykla S., a tym samym mógł zaniechać wykonania zamierzonego manewru skrętu w lewo, co gwarantowało uniknięcie kolizji. Biegły nadmienił, że samo włączenie kierunkowskazu było warunkiem koniecznym jednak niewystarczającym do wykonania manewru zmiany kierunku jazdy, a kierowca pomimo samego zasygnalizowania poprzez włączenie światła kierunkowskazu, powinien również upewnić się czy bezpośrednio przed samym wykonaniem skrętu kierownicą wykonanie manewru jest możliwe. Biegły podkreślił, że wykonywany manewr skrętu obowiązywał oskarżonego także do oceny sytuacji na lewej części jezdni z tyłu za jego samochodem i właśnie taka czynność w ocenie biegłego powinna być ostatnią czynnością przed rozpoczęciem skrętu, a tym samym przed przekroczeniem osi jezdni. Biegły nie wykluczył sytuacji, w której kierujący motocyklem znajdując się w tzw. „martwym punkcie”, mógł nie być widoczny dla oskarżonego w lewym lusterku. Jednak gdyby oskarżony pomimo spojrzenia w lusterko odwrócił też głowę w lewą stronę to gdyby motocyklista rzeczywiście znajdował się w takim punkcie, oskarżony miałby możliwość zauważenia go. Biegły podkreślił, że obowiązkiem oskarżonego podczas wykonywania manewru skrętu, obok upewnienia się w lusterku jest również odwrócenie głowy celem sprawdzenia czy z boku pojazdu w tzw. martwym punkcie nie znajduje się inny pojazd. Wykonana przez biegłego analiza czasowo – przestrzenna oraz symulacja komputerowa wskazuje, że gdyby oskarżony tuż przed samym przekroczeniem osi jezdni dokonał prawidłowej oceny sytuacji, miał możliwość dostrzeżenia znajdującego się już w tym momencie na lewej części jezdni praktycznie obok jego pojazdu motocykla, który od pewnego czasu był już w trakcie manewru wyprzedzania, gdyż zdołał już wyprzedzić samochód jadący bezpośrednio za samochodem oskarżonego. Z opinii biegłego wynika również, iż M. W. kierujący motocyklem marki S. w chwili zderzenia jechał z prędkością około 61 km/h, przy dozwolonej w tym miejscu przez zarządcę drogi prędkości do 70 km/h.

W ocenie Sądu opinia biegłego z listy Sądu Okręgowego w Gdańsku S. K. w pełni zasługuje na wiarę. Jej wywód jest jasny, logicznie poprawny, a wnioski nie budzą zastrzeżeń w świetle wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego. Zarówno opinia pisemna jak i ustna uzupełniająca sporządzone zostały rzetelnie, w oparciu o analizę akt sprawy, dokumentację powypadkową i oględziny miejsca wypadku (biegły udał się na miejsce zdarzenia, celem zapoznania się z oznakowaniem oraz przebiegiem drogi w miejscu wypadku). W ocenie sądu opinia ta nie pomija także żadnych istotnych przesłanek. Jak już zaznaczono opinia biegłego jest szczegółowa i precyzyjna, zdaniem Sądu nie zawiera luk i niejasności, które rodziłyby jakiegokolwiek wątpliwości. Tym samym biegły słusznie wskazuje, że przyczyna wypadku leżała po stronie oskarżonego, który nie zachował należytej ostrożności wykonując manewr skrętu w lewo. Tak więc zdaniem Sądu opinia biegłego stanowi obiektywny dowód w sprawie.

W toku postępowania przygotowawczego zaszła także konieczność przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego lekarza sądowego w celu ustalenia charakteru obrażeń, jakich doznała pokrzywdzona A. W. na skutek upadku z motocykla marki S.. Po zapoznaniu się z aktami dochodzenia i dokumentacją lekarską dotyczącą uszkodzeń ciała jakich w dniu 22 sierpnia 2012r. doznała pokrzywdzona biegły stwierdził, że obrażenia doznane przez A. W. spowodowały naruszenie czynności narządu ciała (ruchu) trwające znacznie dłużej niż 7 dni (k. 123). W ocenie Sądu opinia sądowno-lekarska sporządzona przez W. M., biegłego z zakresu medycyny sądowej zasługuje na wiarę. Jej wywód jest jasny, logicznie poprawny, a wnioski nie budzą zastrzeżeń w świetle wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego. Opinia sporządzona została rzetelnie, w oparciu o wnikliwą analizę akt sprawy oraz nie pomija żadnych istotnych przesłanek.

W toku postępowania przygotowawczego przeprowadzono także dowód z opinii eksperta z zakresu badań wypadków drogowych, odnośnie stanu technicznego samochodu marki V. (...) nr rej. (...) (k. 151-154) i odnośnie stanu technicznego motocykla marki S. (...) nr rej. (...) (k. 158-160). Z opinii eksperta z zakresu badań wypadków drogowych R. S. wynika, że badania powypadkowe samochodu V. (...) nr rej. (...), nie doprowadziły do ujawnienia niesprawności, które występując przed wypadkiem mogły mieć wpływ na jego zaistnienie. Opiniujący stwierdził, iż żarówka przedniego lewego kierunkowskazu miała przetopiony żarnik, jednakże nie ma możliwości ustalenia czy był to skutek wypadku, czy stan występujący przed zdarzeniem. Pozostałe kierunkowskazy działały prawidłowo. Z opinii

dotyczącej stanu technicznego motocykla marki S. (...) nr rej. (...) wynika, że badania powypadkowe tego pojazdu nie doprowadziły do ujawnienia niesprawności, które występując przed wypadkiem mogły mieć wpływ na jego zaistnienie. Przedmiotowa opinia jest jasna i wyczerpująca i logicznie poprawna, a wnioski nie budzą zastrzeżeń w świetle wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego, dlatego należy ją podzielić i uznać za pełnowartościowy materiał dowodowy w sprawie.

Nie ujawniły się przesłanki do kwestionowania autentyczności, czy prawdziwości pozostałych ujawnionych w toku rozprawy dokumentów, które zostały sporządzone przez uprawnione osoby, w przepisany prawem sposób i nie były kwestionowane w toku postępowania.

Biorąc pod uwagę tak ustalony stan faktyczny na podstawie dowodów przedstawionych i omówionych powyżej Sąd uznał, że wina Ł. P. nie budzi wątpliwości. Materiał dowodowy zgromadzony w niniejszej sprawie jednoznacznie wskazuje, że oskarżony swoim zachowaniem wyczerpał znamiona przypisanego mu występkę.

Przestępstwo przewidziane w art. 177 § 1 i 2 kk polega na naruszeniu, chociażby nieumyślnie, zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym oraz nieumyślnym spowodowaniu wypadku, w którym inna osoba poniosła śmierć albo doznała lekkiego lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Odpowiedzialność za przedmiotowy czyn powstaje jedynie wtedy, gdy sprawca dopuścił się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Powyższe zasady określają sposób korzystania z ruchu i są ujęte w odrębnych przepisach. Są to zarówno reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację, jak i reguły nieskodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma precyzyjnej regulacji. W odniesieniu do ruchu drogowego powyższe zasady zostały określone w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Przy czym dla przypisania odpowiedzialności za to przestępstwo konieczne jest wykazanie istnienia związku przyczynowego pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów ruchu drogowego a zaistniałym wypadkiem. Związek ten nie może być rozumiany jedynie jako czasowe lub miejscowe następstwo wydarzeń, ale jako powiązanie wypadku z poprzedzającym go naruszeniem przepisów o ruchu drogowym. Przestępstwo to jest przestępstwem powszechnym, materialnym, umyślnym lub nieumyślnym co do naruszenia zasad bezpieczeństwa i nieumyślnym co do spowodowania śmierci lub uszczerbku na zdrowiu.

W ocenie Sądu oskarżony nieumyślnie naruszył przepis art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nieumyślność zachodzi w sytuacji, gdy sprawca narusza zasady bezpieczeństwa nieintencjonalnie, na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach. O ile samo spowodowanie wypadku jest zawsze nieumyślne, o tyle naruszenie przez sprawcę zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego może być zarówno umyślne, jak i nieumyślne. Z umyślnością mamy do czynienia wówczas, gdy sprawca narusza te zasady w sposób świadomy, chcąc tego lub godząc się na to. Natomiast nieumyślność zachodzi w sytuacji, gdy sprawca narusza zasady ruchu drogowego nieświadomie, nie zdając sobie z tego sprawy. Oskarżony niewątpliwie nie miał zamiaru spowodowania wypadku, niemniej w realiach przedmiotowej sprawy podczas wykonywania manewru skrętu w lewo powinien zachować ostrożność, uważnie obserwując jezdnię zarówno przed jak i za jego samochodem, wsteczne i lewe lusterko, a także powinien obrócić głowę w lewą stronę w celu upewnienia się, że żaden pojazd nie znajduje się z boku jego samochodu. Za nieprawidłową techniką jazdy oskarżonego przemawia również fakt, że przed wykonaniem manewru skrętu w lewo spojrzał on w trzy lusterka, a skręcając w lewo nie powinien obserwować sytuacji w prawym zewnętrznym lusterku. Nadto oskarżony zbyt późno (w ostatniej chwili) sygnalizował manewr skrętu w lewo, nie dając pokrzywdzonemu szansy na podjęcie manewru obronnego. W ocenie Sądu w przedmiotowej sprawie nie zaistniały jakiegokolwiek okoliczności wyłączające winę oskarżonego, aczkolwiek przy wymiarze kary Sąd miał na uwadze fakt, iż oskarżony w sposób nieumyślny naruszył reguły bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wymierzając oskarżonemu sankcję Sąd miał na względzie dyrektywy wymiaru kary określone w art. 53 kk, biorąc pod uwagę okoliczności łagodzące i obciążające.

Oceniając społeczną szkodliwość czynu jako znaczną, Sąd odwołał się do definicji zawartej w art. 115 § 2 kk. O społecznej szkodliwości przypisanego występku decyduje przede wszystkim fakt, iż jest on skierowany przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Oceniając stopień społecznej szkodliwości przedmiotowego czynu, Sąd miał również na względzie skutek, jaki swoim zachowaniem spowodował oskarżony, a mianowicie śmierć M. W. i ciężkie obrażenia ciała doznane przez pokrzywdzoną A. W..

Jak wspomniano powyżej za okoliczności obciążające Sąd uznał przede wszystkim tragiczne skutki wypadku jakimi była śmierć pokrzywdzonego i ciężkie urazy ciała, których doznała pokrzywdzona.

Okolicznością łagodzącą jest fakt, iż oskarżony nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Sąd uwzględnił też okoliczność, że oskarżony jest osobą niekaraną, a także wziął pod uwagę, iż oskarżony jeszcze przed wydaniem wyroku przelał na konto rodziców zmarłego pokrzywdzonego M. W. kwotę 2.000 złotych.

Biorąc pod uwagę tak ustaloną społeczną szkodliwość czynu, stopień winy, zaistniałe w sprawie okoliczności łagodzące i obciążające, nadto mając na względzie ogólnie i szczególnie prewencyjne cele kary, Sąd uznał za sprawiedliwe i adekwatne do wagi popełnionego występku, orzeczenie w stosunku do oskarżonego kary 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności. Orzeczona wobec oskarżonego kara zbliżona jest do dolnej granicy ustawowego zagrożenia.

Uwzględniając treść art. 69 § 1 i 2 kk Sąd uznał, iż właściwości i warunki osobiste oskarżonego oraz jego dotychczasowy sposób życia, w szczególności ustabilizowana sytuacja zawodowa a także jego niekaralność, dają podstawy do uznania wobec oskarżonego pozytywnej prognozy kryminologicznej. Jego wola przestrzegania prawa powinna być jednak sprawdzona podczas trzyletniego okresu próby. Wymierzenie oskarżonemu kary pozbawienia wolności z dobrodziejstwem warunkowego zawieszenia jej wykonania jest zdaniem Sądu wystarczające dla osiągnięcia wobec niego celów kary. Okoliczności podmiotowe a także przedmiotowe przemawiają za przyjęciem, iż czyn którego dopuścił się oskarżony był incydentem w jego życiu, toteż zasługuje on na danie mu szansy powrotu do życia zgodnego z porządkiem prawnym. W ocenie Sądu trzyletni okres próby jest czasem zarówno wystarczającym, jak i niezbędnym, dla osiągnięcia wobec oskarżonego zamierzonego efektu wychowawczego kary.

Zawieszając wykonanie kary pozbawienia wolności, na podstawie art. 71 § 1 kk, Sąd dodatkowo wymierzył oskarżonemu karę grzywny w wysokości 100 stawek dziennych po 20 złotych każda. W ocenie Sądu, oskarżony uzyskując miesięczny dochód w wysokości 2.000 złotych, jest w stanie zapłacić grzywnę w orzeczonym wymiarze, która będzie dla niego dodatkową, wymierną dolegliwością za przypisany występku.

Oskarżony jako uczestnik ruchu drogowego naruszył zasady ostrożności i bezpieczeństwa, doprowadzając do tragicznych skutków, dowodząc swoim zachowaniem, że stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa w komunikacji. W tej sytuacji Sąd orzekł wobec niego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 3 lat.

Sąd orzekł także wobec oskarżonego obowiązek zapłaty na rzecz oskarżycieli posiłkowych kwoty po 3.000 złotych tytułem zadośćuczynienia. Określając wysokość zadośćuczynienia Sąd wziął pod uwagę przede wszystkim rozmiar krzywdy jakiej doznali rodzice zmarłego pokrzywdzonego w postaci utraty osoby najbliższej, jak również charakter obrażeń jakich w wyniku wypadku doznała pokrzywdzona A. W.. Zdaniem Sądu, kwota zasądzzonego zadośćuczynienia dostosowana jest do możliwości zarobkowych oskarżonego oraz jego stopnia zawinienia. Jednocześnie Sąd wziął pod uwagę fakt, iż jeszcze przed wydaniem wyroku, oskarżony dobrowolnie wpłacił kwotę 2.000 złotych na konto rodziców zmarłego pokrzywdzonego. Zdaniem Sądu postulowane przez Prokuraturę nawiązki były zbyt wygórowane, nie uwzględniały w wystarczającym stopniu możliwości zarobkowych oskarżonego, co musi być wzięte pod uwagę przy orzekaniu środka karnego, choćby spełniał on także inne, kompensacyjne funkcje. Nadto uwadze oskarżyciela publicznego umknęła treść niezbyt systemowo spójnej, ale obowiązującej regulacji art. 46 § 2 kk, która pozwala orzec nawiązkę jedynie na rzecz pokrzywdzonego, a nie osób wykonujących jego prawa. Dodać należy, że w

przedmiotowej sprawie, gdzie kierujący korzystał z ubezpieczenia OC, krzywdy zostaną odpowiednio skompensowane poza postępowaniem karnym.

Na podstawie art. 44 § 1 kk Sąd orzekł przepadek poprzez zniszczenie dowodów rzeczowych w postaci dwóch kasków motocyklowych i dwóch par rękawic, jako przedmiotów pochodzących z przestępstwa. Przy braku stanowiska w tej kwestii oskarżycieli posiłkowych w momencie wyrokowania Sąd uznał, że zwrot tych przedmiotów rodzinie pokrzywdzonego mógłby być odebrany jako niestosowny.

Na podstawie art. 627 kpk Sąd zasądził od oskarżonego na rzecz oskarżycieli posiłkowych po kwocie 504 złotych tytułem kosztów ustanowienia pełnomocnika a także obciążył oskarżonego kosztami postępowania, na które składają się: opłata od kary pozbawienia wolności i grzywny (art. 2 ust. 1 i art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych w zw. z art. 616 § 2 pkt 1 kpk) oraz pozostałe koszty sądowe w postaci: ryczałtów za doręczenia pism, (§ 1, 2 i 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2003r. w sprawie wysokości i sposobu obliczania wydatków Skarbu Państwa w postępowaniu karnym), opłaty za informacje z Krajowego Rejestru Karnego (§ 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 14 sierpnia 2003r. w sprawie określenia wysokości opłaty za wydanie informacji z Krajowego Rejestru Karnego), a także wynagrodzenia biegłych.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji wyroku.