

Warszawa, dnia 7 listopada 2017 r.

Sygn. akt VI Ka 1565/16

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Sąd Okręgowy Warszawa-Praga w Warszawie VI Wydział Karny Odwoławczy w składzie :

Przewodniczący: SSO Beata Tymoszków

protokolant: protokolant sądowy – stażysta Renata Szczegot

przy udziale prokuratora Anety Ostromeckiej

po rozpoznaniu dnia 28 sierpnia 2017 r., 30 października 2017r. w Warszawie

sprawy G. I. (1), syna S. i J., ur. (...) w O. oskarżonego o przestępstwo z art. 177§1 k.k.

na skutek apelacji wniesionej przez obrońcę

od wyroku Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi - Północ w Warszawie

z dnia 4 października 2016 r. sygn. akt III K 284/15

zaskarżony wyrok uchyla i zmieniając opis czynu przypisanego oskarżonemu w ten sposób, że stwierdzenie „nie ustąpił pierwszeństwa motocyklowi marki Y.” zastępując stwierdzeniem: „nie ustąpił pierwszeństwa nieprawidłowo jadącemu motocyklowi marki Y.” - na podstawie art. 66 § 1 i 2 kk, art. 67 § 1 kk postępowanie karne wobec G. I. (1) warunkowo umarza na okres próby jednego roku; na podstawie art. 67 § 3 kk orzeka od oskarżonego na rzecz pokrzywdzonego Ł. Ś. (1) nawiązkę w kwocie 1000 zł. (jeden tysiąc złotych); zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa 100 zł tytułem opłaty sądowej w sprawie i obciąża go częściowo tj. co do kwoty 1000 zł. (jednego tysiąca złotych); wydatkami postępowania w sprawie; w pozostałej części wydatkami tymi obciąża Skarb Państwa.

### ***Uzasadnienie wyroku Sądu Okręgowego Warszawa – Praga w Warszawie w sprawie o sygnaturze VI Ka 1565/16***

Wyrokiem z dnia 4 października 2016r. Sąd Rejonowy dla Warszawy Pragi – Północ w Warszawie uznał G. I. (1) za winnego tego, że w dniu 21 marca 2014r. w W. na wiadukcie ul. (...) nad ul. (...), nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 i 4 Prawa o ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem marki K. o numerze rejestracyjnym (...), wykonując manewr zmiany zajmowanego pasa ruchu nalewy skrajny, nie zachował szczególnej ostrożności i nie ustąpił pierwszeństwa motocyklowi marki Y. o numerze rejestracyjnym (...), którym kierował Ł. Ś. (1), jadącemu po pasie ruchu, na który zamierzał wjechać, powodując nieumyślnie wypadek drogowy, w wyniku którego kierujący motocyklem doznał obrażeń ciała w postaci wykrcenia odcinka szyjnego kręgosłupa, stłuczenia przedramienia prawego, stłuczenia pięty prawej, zerwania więzadła krzyżowego przedniego kolana lewego, co skutkowało naruszeniem czynności narządu ciała trwającym dłużej niż 7 dni w rozumieniu art. 157 § 1 k.k., to jest popełnienia występku z art. 177 § 1 k.k. i na tej podstawie, przy zastosowaniu art. 37 a k.k. skazał go na karę 100 stawek dziennych grzywny ustalając wysokość jednej stawki na kwotę 15 złotych, zaś na podstawie art. 46 § 2 k.k. orzekł na rzecz pokrzywdzonego nawiązkę w kwocie 1000 złotych.

Wyrok ten został w zaskarżony w całości przez obrońcę oskarżonego, który podnosząc zarzuty obrazy przepisów postępowania, to jest art. 201 k.p.k. oraz błędu w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę wyroku, domagał się jego zmiany poprzez uniewinnienie oskarżonego ewentualnie – uchylenia wyroku i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania sądowi I instancji.

### Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja okazała się zasadna tylko w takim stopniu, w jakim doprowadziła do odmiennej oceny stopnia szkodliwości społecznej czynu przypisanego oskarżonemu, a w konsekwencji – warunkowego umorzenia postępowania.

Przed ustosunkowaniem się do zarzutów apelacji - w kontekście odpowiedzialności karnej oskarżonego - zaznaczyć trzeba, że zachowanie Ł. Ś. (1), występującego w niniejszym procesie w roli „pokrzywdzonego”, bezpośrednio przed wypadkiem było nieodpowiedzialne, stanowiło wyraz rażącego naruszenia szeregu przepisów Prawa o ruchu drogowym i – w ocenie sądu odwoławczego – bez wątpienia pogłębiło skutki zdarzenia. Pokrzywdzony bowiem nie tylko poruszał się z prędkością przekraczającą dozwoloną administracyjnie (to jest 60 km/h), ale wręcz skrajnie niebezpieczną. Przy znacznym nasileniu ruchu, manewrując między samochodami stojącymi w tzw. „korcu”, Ł. Ś. (1) prędkość tę rozwinął aż do 101 km/h i to w momencie, gdy oskarżony sygnalizował już włączonym kierunkowskazem planowany manewr zmiany pasa ruchu. Pokrzywdzony zmieniał pasy ruchu bez właściwej sygnalizacji, poruszając się w sposób zabroniony prawem -znajdował się albo po prawej stronie pojazdu jadącego lewym pasem ruchu albo też po lewej stronie pojazdu jadącego pasem prawym. W obu wypadkach kontynuował jazdę obok samochodu znajdującego się w ruchu, poruszając się tym samym pasem ruchu, co nie mieści się w pojęciu „wyprzedzania”, a co stanowiło naruszenie art. 24 ust. 2 i 3 Prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z tym przepisem kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania (...) motocykla (...) odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m. Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu. W ocenie sądu odwoławczego nie ma żadnego racjonalnego powodu, aby obowiązek zachowania odstępu jednego metra odnosić wyłącznie do sytuacji, gdy pojazdem wyprzedzanym jest m.in. motocykl, natomiast by wymóg ten już nie obowiązywał, gdy to właśnie ten pojazd jest pojazdem wyprzedzającym. Przyczyną wprowadzenia tego dodatkowego warunku w odniesieniu do motocykla, roweru czy motoroweru albo kolumny pieszych jest zagrożenie, jakie spowodować może wykonywanie manewru wyprzedzania, gdy jednym z uczestników jest pojazd wielośladowy, a więc o większych gabarytach i masie własnej, a z drugiej – uczestnik pozbawiony owej swoistej „ochrony”, jaką daje nadwozie samochodu. Zatem, również motocyklista wyprzedzający samochód, obowiązany jest czynić to bezpiecznie, a jednym z wymogów takiego bezpieczeństwa jest zachowanie właściwego odstępu, to jest właśnie 1 metra. Bez wątpienia wyprzedzanie nie może odbywać się po prawej stronie pojazdu znajdującego się w ruchu.

Z kolei z art. 16 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym wynika, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, nie może zajmować więcej niż jednego pasa. Zatem, „lawirowanie” między samochodami znajdującymi się na obu pasach ruchu, jazda tym samym pasem po lewej stronie samochodu będącego w ruchu, jest naruszeniem tegoż nakazu. Wreszcie – pokrzywdzony, jak każdy uczestnik ruchu, obowiązany był do właściwej obserwacji drogi i adekwatnego reagowania na zachowania innych kierowców. Tymczasem, co przyznał na rozprawie, pomimo odpowiednio wcześniej włączonego przez oskarżonego lewego kierunkowskazu – pokrzywdzony w ogóle go nie widział, skutkiem czego zbyt późno zareagował na nieprawidłowe zachowanie oskarżonego. Na nagraniu zarejestrowanym przez kamerę zamontowaną na motocyklu wyraźnie widać, że G. I. (1) ze znacznym wyprzedzeniem włączył lewy kierunkowskaz, zbliżył się do linii P – 1 oddzielającej oba pasy ruchu, poruszał się wolno. Pokrzywdzony skupił swą uwagę na samochodzie T., którego kierująca – świadek J. P. (1) zjechała do lewej strony pasa i zwolniła, ustępując miejsca oskarżonemu, co zapewne wprowadziło motocyklistę w błąd. Uznał on zapewne, że świadek P. postąpiła w ten sposób by jemu ułatwić jazdę, dać mu miejsce po swojej prawej stronie i nie widząc sygnalizacji manewru zmiany pasa ruchu przez oskarżonego – nie zwolnił, nie zjechał wcześniej do lewej strony. Uczynił to dopiero, gdy oskarżony zaczął przekraczać linię oddzielającą pasy ruchu, a zbyt duża prędkość motocykla – 97 km/h uniemożliwiała pełne panowanie nad nim. Innymi słowy, gdyby w tym momencie pokrzywdzony poruszał się z prędkością dostosowaną do warunków drogowych, miałby szansę ominięcia po lewej stronie samochodu K. albo zminimalizowania skutków zderzenia.

Omówione nieprawidłowości w postępowaniu Ł. Ś. (1), nie oznaczają jednak automatycznie, aby z tego tylko względu G. I. (1) nie ponosił odpowiedzialności karnej za własne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W

judykaturze ugruntowany jest pogląd, zgodnie z którym wadliwe, niezgodne z przepisami i zasadami bezpieczeństwa zachowanie jednego z uczestników ruchu wyłączało możliwość przypisania winy innemu, jeśli on również zasady te naruszył. Podkreślenia wymaga również, że konkretne uregulowania ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczące np. ustąpienia pierwszeństwa, możliwości wyprzedzania, obowiązku poruszania się prawą stroną uzależniają ich respektowanie od prawidłowego postępowania innej osoby znajdującej się na drodze. Jest rzeczą oczywistą, że zabronione jest prowadzenie pojazdu jedno lub wielośladowego w stanie nietrzeźwości, a jednak nawet gdy jego kierujący w takim stanie się znajduje, a porusza się droga z pierwszeństwem przejazdu – tego uprawnienia nie zostaje pozbawiony. Podobnie, jeśli wykonujący manewr wyprzedzania kierowca dostrzega jadący z przeciwka nie oświetlony pojazd, który jednak jest łatwy do zauważenia w świetle dziennym, nadal obowiązany jest wykonać manewr tak, by nie utrudniać mu ruchu. Tak więc mimo, że pokrzywdzony na dłuższym odcinku drogi, jak też krótko przed wypadkiem poruszał się nieprawidłowo, ale – w chwili rozpoczęcia manewru zmiany pasa ruchu przez G. I. (1) – jechał lewym pasem, oskarżony obowiązany był zachować szczególną ostrożność, właściwie obserwować jezdnię i ustąpić mu pierwszeństwa.

Koncentrując się na zarzutach apelacji obrońcy należy stwierdzić, że zaskarżony wyrok nie był obciążony żadnym z podniesionych uchybień. Po pierwsze nie jest zasadny zarzut obrazy art. 201 k.p.k., zwłaszcza w kontekście uzupełnienia opinii biegłego A. P. poprzez jego przesłuchanie na rozprawie odwoławczej. Przypomnienia wymaga, że zgodnie z powołanym przepisem jeżeli opinia jest niepełna lub niejasna albo gdy zachodzi sprzeczność w samej opinii lub między różnymi opiniami w tej samej sprawie, można wezwać ponownie tych samych biegłych lub powołać innych. Ocena, czy opinia jest pełna, następować musi zawsze w realiach sprawy, to jest poprzez ustalenie, czy udziela ona tych wszystkich odpowiedzi, bez których nie jest możliwe wydanie prawidłowego orzeczenia. Jak wskazał Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 20 kwietnia 2016r. ( sygn. III KK 132/16) , opinię uważa się za niepełną, jeżeli nie zawiera odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w postanowieniu o powołaniu dowodu z opinii biegłego, a także wtedy, gdy w opinii brak pełnego sprawozdania z przebiegu badań przeprowadzonych przez biegłego. Opinię można uznać za niepełną także wtedy, gdy biegły pomija ujawnione w toku postępowania dowody lub gdy opinia zawiera tylko wnioski, bez przedstawienia przesłanek, na podstawie których biegły te wnioski sformułował. Niejasność opinii, o której mowa w art. 201 KPK, ma miejsce w razie niezrozumiałości wywodów biegłego, niemożności ustalenia, w jaki sposób biegły doszedł do końcowych wniosków, wreszcie wtedy, gdy wywody te i wnioski są nielogiczne. Do wewnętrznej sprzeczności opinii dochodzi wówczas, gdy wnioski biegłego wzajemnie się wykluczają lub gdy wnioski nie przystają do wyników badań przeprowadzonych przez biegłego.

Trzeba przy tym podkreślić, że decyzja o uznaniu opinii za pełną, jasną i wewnętrznie spójną pozostawiona jest organowi procesowemu, nie zaś stronie, która – z przyczyn oczywistych – uznałaby za taką tylko tę opnie, jaka potwierdzałaby stawiane przez stronę tezy dowodowe. Inaczej mówiąc- nie przekonanie strony postępowania przez biegłego, wykazanie w opinii faktów inne niż te, jakie stara się udowodnić strona, nie oznacza jeszcze, by opinia dotknięta była wadami, o jakich mowa w art. 201 k.p.k.

Przenosząc uwagi te na grunt niniejszej sprawy nie sposób podzielić stanowiska skarżącego, jakoby opinia inż. A. P. była niepełna mimo, iż wskazywał on, że zebrany materiał dowodowy nie daje możliwości przeprowadzenia czasowo – przestrzennej rekonstrukcji zdarzenia czy też wystarczająco wiele uwag nie poświęcił ocenie zachowania pokrzywdzonego – w czasie poprzedzającym wypadek. Dowód z tej opinii dopuszczony został postanowieniem z dnia 23.06. 2014r., zawierającym trzy tezy dowodowe ( k. 55) i biegły do tych właśnie zagadnień odniósł się zarówno na piśmie jak i w ustnych wystąpieniach. Opinie te bazowały przede wszystkim na nagraniu z kamery motocykla Ł. Ś. (1), w świetle którego jako bezsporne jawią się takie okoliczności, jak: poruszanie się pokrzywdzonego tuż ( a więc kilkanaście metrów przed zdarzeniem) lewym pasem ruchu, tuż przy jego prawej krawędzi lub po linii P-1, usytuowanie motocykla przez kilka sekund poprzedzających wypadek, a przede wszystkim – poprzedzających manewr skrętu samochodu K., pomiędzy samochodami stojącymi w korku na obu pasach i możliwość jego dostrzeżenia przez oskarżonego, właściwe sygnalizowanie przez G. I. (1) planowanego manewru zmiany pasa ruchu. Stwierdzenia A. P., zawarte w pisemnej opinii jak i podczas przesłuchania na rozprawie głównej (k. 185 – 190) możliwe były do zweryfikowania przez sąd odwoławczy poprzez uzupełniające przesłuchanie biegłego oraz odtworzenie na rozprawie

apelacyjnej nagrania, znajdującego się na płycie z karty 46 – k. 329 - 331. Widać na nim wyraźnie, że w czasie, gdy oskarżony już sygnalizował manewr zmiany pasa ruchu, ale nadal jechał na wprost prawym pasem, motocykl kierowany przez pokrzywdzonego przyspieszał ( do prędkości 96 km/h i 99 km/h ) i poruszał się lewym pasem ruchu, choć w różnych odległościach od linii P-1, oddzielającej oba pasy. Nawet gdyby, jak sugerował oskarżony, w pewnej chwili, na ułamek sekundy, jego koła jechały po tej linii, to od momentu włączenia kierunkowskazu przez samochód K. motocyklista nie znalazł się za samochodem na prawym pasie ruchu, a więc jego pojawienie się przez wypadkiem na lewym pasie ruchu nie może być traktowane jako „wyprzedzanie” pojazdu oskarżonego, który już sygnalizował zamiar zmiany pasa ruchu. Ł. Ś. (1) jechał nieprawidłowo, bo po prawej stronie samochodów znajdujących się na lewym pasie, ale był uczestnikiem ruchu, który także tym pasem się poruszał, a więc oskarżony miał obowiązek ustąpienia mu pierwszeństwa. Zgodnie z art. 22 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, był również obowiązany przy wykonaniu tego manewru do zachowania szczególnej ostrożności i tu już nie tylko wobec poruszającego się pasem, na który zamierzał wjechać ( jak o tym mowa w art. 22 ust. 4 cyt. ustawy), ale wobec każdego uczestnika ruchu, którego manewr ów w jakimikolwiek stopniu mógł dotyczyć. Trafnie dostrzegł to Sąd Rejonowy , w pisemnym uzasadnieniu wyjaśniając, w jaki sposób zasadę tę interpretuje i jak transponował ją na grunt niniejszej sprawy. Jeżeli oskarżony jeszcze przed rozpoczęciem manewru zmiany pasa widział w lusterku motocykl znajdujący się „daleko, na odległość trzech samochodów”, a na nagraniu widać, że poruszał się on wtedy nieprawidłowo, to powinno wzbudzić jego ostrożność, potrzebę upewnienia się co do sposobu dalszej jazdy pokrzywdzonego. Jak bowiem widać ze zdjęcia znajdującego się na karcie 71, gdy motocykl znajdował się na lewym pasie o cztery samochody za pojazdem K., jego prędkość wynosiła 57km/h, ale wtedy oskarżony cały czas jechał prosto. Gdyby w tym momencie rozpoczął skręt w lewo, a motocyklista gwałtownie by przyspieszył, można byłoby rozważać kwestię właściwej oceny w lusterku wstecznym prędkości poruszani pasie motocyklisty. W tym jednak momencie oskarżony kontynuował jazdę na wprost. Z kolei na zdjęciu z karty 72 widać, że motocykl jedzie z prędkością 96 km.h i jest o dwa samochody za pojazdem oskarżonego, ale jedzie lewym pasem. Nawet gdyby założyć, że dolne zdjęcie z karty. 71 świadczy o znalezieniu się motocykla przez moment na prawym pasie ruchu i ponownym pojawieniu się na lewym pasie, to uwzględniając fakt, że między nim a samochodem K. znajdują się wtedy dwa inne pojazdy na każdym pasie ruchu, zaś K. jedzie prosto, nie można mówić, by to zachowanie pokrzywdzonego stanowiło manewr „wyprzedzania” auta G. I. (1). Takie rozumowanie prowadziło do wniosków ad absurdum, gdyż oznaczałoby, że w sytuacji, gdy uczestnik ruchu znajdującym się w znacznej odległości sygnalizuje np. manewr skrętu czy zmiany pasa, ŻADEN inny pojazd jadący za nim, nawet w odległości kilkudziesięciu metrów, nie mógłby już wjechać na inny pas. Innymi słowy – ewentualna zmiana pasa ruchu przez kierującego motocyklem wtedy, gdy był on jeszcze około 30 metrów za oskarżonym, nie stanowiła wyprzedzania samochodu K.. NA kolejnym zdjęciu z kart 72 widać natomiast, że gdy pokrzywdzony dojeżdża do połowy niebieskiego pojazdu, jadącego za T. J. P. (1), która ustępuje miejsca oskarżonemu, motocykl porusza się z prędkością 100 km/h i jest na lewym pasie, a K. jedzie prosto. Zjeżdża natomiast do linii P-1 gdy motocyklista jest prawie bezpośrednio za samochodem świadka J. P. (1) i jest doskonale widoczny w lusterkach samochodu K.. Gdyby w tym momencie oskarżony przerwał rozpoczętą zmianę pasa ruchu nie doszłoby do wypadku. Miał taką możliwość, gdyby – jak słusznie zaznaczył to sąd orzekający – prawidłowo obserwował sytuację drogową, nie tylko w czasie sygnalizowania zamiaru zmiany pasa, ale w chwili rozpoczęcia jego realizacji. Oskarżony wprawdzie jechał wolno i tak też wykonywał ów manewr, ale skupił swą uwagę na pojeździe go poprzedzającym oraz zachowaniu kierującej T. i - jak się wydaje - do końca nie był pewien, czy i kiedy planowany manewr wykona. Na wspomnianym wyżej nagraniu widać bowiem, że J. P. (1) zwołniła mu miejsce znacznie wcześniej, ale jeszcze przez chwilę kontynuował on jazdę na wprost. Niemniej jednak, jak już zaznaczono, nie zachodziły żadne przeszkody uniemożliwiające mu właściwą obserwację sytuacji drogowej przed rozpoczęciem zjazdu na lewy pas ruchu, a w szczególności ze względu na gabaryty i kolor motocykla oraz jego usytuowanie - mógł go z łatwością dostrzec jeszcze, gdy znajdował się on w odległości około 20 - 30 metrów za jego samochodem. W tej sytuacji zachowanie G. I. (1) było bezpośrednią przyczyną wypadku i nastąpiło z naruszeniem reguł określonych w art. 22 ust. 1 i 4 Prawa o ruchu drogowym, wobec czego wniosek skarżącego o zmianę wyroku i uniewinnienie oskarżonego nie zasługiwał na uwzględnienie. Sąd Okręgowy uznał jednak, ważąc nieumyślność działania oskarżonego i sposób naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym z jednej strony, a z drugiej umyślność tego naruszenia przez Ł. Ś. (1) i jego znaczne przyczynienie się do zdarzenia ( głównie poprzez poruszanie się z prędkością oscylująca

wokół 100 km/h), że stopień szkodliwości społecznej czynu przypisanego oskarżonemu nie jest znaczny, co wobec jego niekaralności uzasadnia warunkowe umorzenie postępowania karnego.

Analiza przedmiotowego nagrania w połączeniu z treścią zeznań J. P. (1) pozwala stwierdzić, że G. I. (1) nie wykazał się brawurą, lekceważeniem reguł ostrożnej jazdy, zaś dane z kart. 309 i 310 wskazują, że naruszenie przepisów Prawa o ruchu drogowym miało charakter odosobniony. Wprawdzie nie można pominąć rodzaju i rozmiaru szkody powstałej na skutek wypadku w postaci obrażeń ciała i skomplikowanego leczenia pokrzywdzonego, ale też w polu widzenia mieć trzeba jego przyczynienie się, bez wątpienia mające wpływ na tę postać szkody. Gdyby bowiem poruszał się on z prędkością 60 km/h i rozpoczął intensywne hamowanie nawet na odcinku około 12 metrów, skutki uderzenia w pojazd oskarżonego były zapewne inne, włącznie z pozostaniem na jezdni a nie upadkiem ze znacznej wysokości z wiaduktu. Na marginesie tylko dodać trzeba, co oczywiście nie ma wpływu na sam przebieg zdarzenia, że Ł. Ś. (1) w jego dacie miał zatrzymane przez Policję prawo jazdy, a zatem nie miał prawa w ogóle kierować motocyklem. Świadczy to dodatkowo o, łagodnie mówiąc, „niefrasobliwości” pokrzywdzonego w podejściu do przepisów Prawa o ruchu drogowym, a co ma znaczenie przy kształtowaniu świadomości prawnej społeczeństwa. Jak już była o tym mowa, Sąd daleki jest od twierdzenia, że uczestnik ruchu naruszający zasady bezpieczeństwa pozbawiony jest ochrony prawnej, jaką zasady te zapewniają każdej osobie znajdującej się na drodze, ale obiektywnie nieprawidłowe jego zachowanie, zwłaszcza zwiększające skutki wywołane postępowaniem osoby oskarżonej, nie może pozostać bez wpływu na rozstrzygnięcie o karze w sensie wyboru rodzaju represji karnej. W niniejszej sprawie wszelkie wspomniane okoliczności nakazywały zatem warunkowe umorzenie postępowania wobec G. I. (1) i poprzestanie na jedynej dolegliwości w postaci obowiązku zapłaty nawiazki na rzecz pokrzywdzonego. Jej kwota uwzględnia z jednej strony możliwości płatnicze oskarżonego i stopień jego winy, a z drugiej – rozmiar doznanych przez pokrzywdzonego obrażeń ciała i jego przyczynienie się do wypadku, co wcześniej wykazano.

Mając więc na uwadze wszystkie powyższe okoliczności, Sąd Okręgowy orzekł jak w części dyspozytywnej.