

Sygn. akt II K 1200/13

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 czerwca 2015 r.

Sąd Rejonowy w Goleniowie Wydział II Karny w składzie:

Przewodniczącą: SSR Agata Gawlicka

Protokolant: Magdalena Błaszczyk

w obecności Prokuratora Mikołaja Rydza

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 5.11.2014 r., 13.01, 26.03, 18.06.2015 r.

sprawy

R. M., s. J. i T. zd. N., ur. (...) w S., nie karanego

oskarżonego o to, że:

w dniu 5 czerwca 2013r. o godzinie 17.45 w miejscowości K. na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem m-ki F. (...) o nr. rej. (...) wraz z przyczepką jednoosiową nie zachował szczególnej oraz należytej ostrożności jazdy w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo, wskutek czego nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu jadącego z naprzeciwka motocyklowi m-ki H. nr rej. (...), czym doprowadził do zderzenia pojazdów, w wyniku wypadku drogowego obrażeń ciała doznał kierujący motocyklem M. P. w postaci otwartego złamania prawego obojczyka, z przemieszczeniem odłamów kostnych oraz niewielkiej, prawostronnej odmy opłucnowej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała na okres czasu powyżej dni siedmiu, w stopniu średnim w rozumieniu art. 157 § 1 k.k.

tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

I. uznaje oskarżonego za winnego tego, że w dniu 5 czerwca 2013r. o godzinie 17.45 w miejscowości K. na skrzyżowaniu ulicy (...) z ulicą (...) nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem m-ki F. (...) o nr. rej. (...) wraz z przyczepką jednoosiową nie zachował szczególnej ostrożności w trakcie wykonywania manewru skrętu w lewo, wskutek czego nienależycie ocenił możliwość bezpiecznego wykonania tego manewru i w efekcie nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu jadącemu z naprzeciwka z nadmierną prędkością motocyklowi m-ki H. nr rej. (...), czym spowodował wypadek drogowy przyczyniając się do zderzenia pojazdów, wskutek czego kierujący motocyklem M. P. doznał obrażeń ciała w postaci otwartego złamania prawego obojczyka, z przemieszczeniem odłamów kostnych oraz niewielkiej, prawostronnej odmy opłucnowej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała na okres czasu powyżej dni siedmiu, w stopniu średnim w rozumieniu art. 157 § 1 k.k., tj. czynu z art. 177 § 1 k.k. i na podstawie art. 59 § 1 k.k. odstępuje od wymierzenia oskarżonemu kary za ten czyn, orzekając jednocześnie wobec niego na podstawie art. 49 § 1 k.k. świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości 300 (trzystu) złotych;

II. na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. zwalnia oskarżonego od kosztów sądowych w części, tj. za wyjątkiem opłaty, którą na podstawie art. 5 ustawy z dnia 23.06.1973 r. o opłatach w prawach karnych wymierza mu w wysokości 30 (trzydziestu) złotych;

III. na podstawie art. 627 k.p.k. w zw. z § 14 ust 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy

prawnej udzielonej z urzędu zasądza od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego M. P. wyłożone przez niego wydatki związane z ustanowieniem pełnomocnika w kwocie 672 zł (sześciuset siedemdziesięciu dwóch złotych).

Sygn. akt II K 1200/13

UZASADNIENIE

W dniu 5 czerwca 2013 r. ok. godz. 17.35 R. M. jechał ulicą (...) w K., kierując samochodem marki F. (...) o nr rej (...) wraz z przyczepką. Kiedy dojechał do skrzyżowania ulic (...) z (...) zatrzymał się, chcąc wykonać manewr skrętu w lewo, w ulicę (...). Widział nadjeżdżający z naprzeciwka motocykl marki H. o nr (...), którym kierował M. P.. Włączył kierunkowskaz i sądząc, że zdąży bezpiecznie wykonać manewr, rozpoczął skręcenie w lewo.

M. P. jechał ulicą (...) w kierunku R. stopniowo rozpędzając motocykl do prędkości około 62,6 km/h, przy czym w tym miejscu obowiązywało ograniczenie prędkości do 40 km/h, przekraczał zatem prędkość administracyjnie dozwoloną o 22,6 km/h. Widział, że samochód marki F. (...) zatrzymał się na skrzyżowaniu ulic (...) z (...). Jechał dalej z tą samą prędkością. W pewnym momencie zauważył, że kierujący pojazdem marki F. (...) skręca w lewo. Znajdując się w odległości 30,3 m od samochodu marki F. (...) rozpoczął gwałtowne hamowanie. Kiedy zorientował się, że nie zdąży wyhamować przed przeszkodą, położył motocykl na ziemi. Uderzył w samochód z prędkością 39,6 km/h.

Dowód: zeznania M. P. – k.119 v. – 120 v., k. 30-31, częściowo wyjaśnienia oskarżonego – k. 119 v, pismo z dnia 13.10.2014 r. – 111, protokół oględzin – k. 127 -128, opinia biegłego K. S. (1) – k. 152 – 175, protokół oględzin pojazdu – k. 5-6, k. 7 -9, protokół oględzin miejsca – k. 9-11

M. P. nie posiada uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi, w tym motocyklami. W dniu 5 czerwca 2013 r. po raz pierwszy jeździł motocyklem po ulicy. Wcześniej poruszał się nim jedynie po podwórku z prędkością rzędu 20-30 km/h. Potrafi zmieniać biegi, zna znaki drogowe i mniej więcej zna zasady ruchu drogowego.

R. M. w chwili zdarzenia był trzeźwy. M. P., przebadany ok. 4 godziny po zdarzeniu – był trzeźwy.

Dowód: zeznania M. P. – k.119 v. – 120 v., protokół – k. 4, k. 15-16

Na skutek zdarzenia M. P. doznał obrażeń szyi pod postacią niewielkiej rozemdy w tkankach szyi po stronie prawej, co spowodowało naruszenie czynności narządów ciała, jakim jest szyja na okres czasu do dni siedmiu, w stopniu lekkim, a ponadto obrażeń tułowia pod postacią: otwartego złamania prawego obojczyka, z przemieszczeniem odłamów kostnych oraz niewielkiej prawostronnej odmy opłucnowej, co spowodowało naruszenie czynności narządu ciała jakim jest tułów na okres czasu powyżej dni siedmiu w stopniu średnim. Łącznie obrażenia ciała, jakich na skutek wypadku doznał M. P. stanowiły naruszenie czynności narządów ciała na okres czasu powyżej dni siedmiu, w stopniu średnim.

Dowód: opinia biegłego – k. 54 – 58, dokumentacja medyczna - 39 – 53,

Zdarzenie zaistniało na skutek nieprawidłowego zachowania zarówno R. M. jak i M. P.. R. M., kierując samochodem marki F. (...) z przyczepką jednoosiową, po nieprawidłowej ocenie relacji pomiędzy prędkością jazdy kierowanego przez niego zespołu pojazdów, a prędkością jazdy jadącego z przeciwnej strony motocykla i jego odległości od skrzyżowania, wykonał manewr skrętu w lewo, pomimo braku możliwości jego pełnej realizacji bez stwarzania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a więc nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu dla jadącego motocykla.

M. P. zachował się nieprawidłowo, ponieważ w miejscu administracyjnego ograniczenia prędkości jazdy do 40 km/h prowadził motocykl z prędkością około 62,6 km/h, przekraczając ją o ponad 50%. Ponadto nie posiadał uprawnień do kierowania pojazdami. M. P. przyczynił się do powstania wypadku w stopniu wysokim, ponieważ gdyby jechał z prędkością administracyjnie dozwoloną zdołałby zatrzymać motocykl całkowicie przed samochodem marki F. (...). Prawidłowe zachowanie się każdego z uczestników zdarzenia pozwoliłoby na uniknięcie wypadku.

Dowód: opinie biegłego sądowego K. S. – k. 152 – 175, k. 191 - 195, opinia biegłego sądowego M. M. (2) – k. 196 – 204, ustne opinie uzupełniające – k. 211 v. – 212 v., k. 225 – 226 v.,

R. M. ma 39 lat i wykształcenie średnie. Prowadzi własną działalność gospodarczą z czego osiąga miesięczny dochód rzędu 3000 zł netto, nie ma nikogo na utrzymaniu. Mieszka w domu jednorodzinnym z konkubiną i pasierbem.

Nie był karany sądowo, nie był leczony psychiatrycznie ani odwykowo.

Dowód: dane osobopoznawcze – k. 65, informacja z K. – k. 222, wyjaśnienia oskarżonego – k. 119

W toku postępowania przygotowawczego oskarżony nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i odmówił składania wyjaśnień.

W toku postępowania sądowego (k. 120 v.) oskarżony wyjaśnił, że przyznaje się do wykroczenia drogowego, natomiast nie przyznaje się do skutków zaistniałego zdarzenia. Wyjaśnił, że jego zdaniem motocyklista jechał z nadmierną prędkością i przekroczył prędkość administracyjnie dozwoloną, co najmniej trzykrotnie, gdyż w miejscu zdarzenia obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Tak rażące przekroczenie prędkości skutkowało powstaniem takich obrażeń. Wskazał, że nie poruszał się pod słońce, a raczej jadący motocyklem poruszał się pod słońce. Dalej wyjaśnił, że przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo widział motocyklistę z odległości ok. 100 m. Policja naciskała go, twierdząc, że nie zachował szczególnej ostrożności przy skręcie w lewo. W motocyklu były włączone światła, oskarżony sądził, że to skuter i nie mógł przewidzieć, że tak szybko się porusza. To oczywiste, że pokrzywdzony jadący prosto miał pierwszeństwo, ale gdyby jechał z dozwoloną prędkością, zdołałaby wyhamować.

Sąd w znacznej mierze dał wiarę wyjaśnieniom oskarżonego, choć w gruncie rzeczy na temat okoliczności faktycznych oskarżony wyjaśniał niewiele, a istotną część jego wyjaśnień stanowiły wypowiedzi ocenne, jak ta, że gdyby motocyklista nie przekroczył dozwolonej prędkości nie doznałby tak poważnych obrażeń ciała, czy gdyby jechał z dozwoloną prędkością, zdążyłby wyhamować przed przeszkodą (co akurat w świetle opinii biegłych okazało się twierdzeniem prawdziwym). Oskarżony wyjaśnił spójnie z pokrzywdzonym, że przed wykonaniem manewru skrętu w lewo zatrzymał się, a nadto wyjaśnił, że miał włączony kierunkowskaz. Pokrzywdzony z kolei wskazał w swoich pierwszych zeznaniach złożonych w postępowaniu przygotowawczym, że nie widział, aby oskarżony miał włączony kierunkowskaz, co jednak nie pozwala przyjąć, aby faktycznie nie miał go włączonego. Pokrzywdzony bowiem nie twierdził, że oskarżony nie miał włączonego kierunkowskazu lecz jedynie, że nie widział, aby ten kierunkowskaz był włączony. Co prawda w toku rozprawy stwierdził, że oskarżony nie miał włączonego kierunkowskazu, ale po chwili dodał, że nie widział tego. Sąd uwzględnił przy ocenie zeznań pokrzywdzonego, że zdawał on sobie sprawę z naruszenia przez siebie w istotnym stopniu zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co wyrażało się w przekroczeniu prędkości. Należało więc do jego relacji podejść stosunkowo ostrożnie, a wobec braku jakichkolwiek innych dowodów, które pozwoliłyby wyjaśnić tę kwestię, należało przyjąć, że oskarżony w sposób należyty zasygnalizował zamiar wykonania skrętu w lewo. Za przyjęciem tej tezy przemawia również fakt, że bezspornie zatrzymał się przed wykonaniem tego manewru, co wskazuje, że był dostatecznie skupiony na drodze i starał się zachować ostrożność, nadto ma doświadczenie w prowadzeniu pojazdów mechanicznych.

Sąd odmówił wiarygodności wyjaśnieniom oskarżonego w zakresie, w jakim wskazywał, że w miejscu zdarzenia obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Oskarżony w tym zakresie zasugerował się pismem ze Starostwa z dnia 13 października 2014 r., z którego wynikało, że w miejscu posadowienia progu zwalniającego obowiązywało ograniczenie prędkości do 30 km/h, jednak wykonane w sprawie oględziny, dokumentacja fotograficzna wykonana na miejscu zdarzenia (zdjęcie nr1, k. 11, na którym widać słup i nie ma nim posadowionego znaku zmieniającego ograniczenie prędkości obowiązuje od początku drogi, patrząc z kierunku ruchu pokrzywdzonego, na poziomie 40 km/h), a także zweryfikowanie tej wersji przez biegłego K. S. (1), (który w opinii z dnia 8 stycznia 2015 r., k. 169 – 170, stwierdził, że nie ma wątpliwości, iż w miejscu zdarzenia obowiązywało ograniczenie prędkości do 40 km/h) – nie pozwalają oprzeć się na twierdzeniach oskarżonego w tej części.

Sąd uznał za wiarygodne zeznania M. P., z zastrzeżeniem wyrażonym już wyżej odnośnie kwestii włączenia przez oskarżonego kierunkowskazu. Poza tym nie było podstaw by zeznania pokrzywdzonego dyskredytować, sąd oparł się więc na nich w zakresie, w jakim pokrzywdzony deklarował, że przed zdarzeniem nie jeździł jako kierowca motocykla po drodze publicznej, a jedynie po podwórku z prędkością rzędu 20-30 km/h, że zna znaki drogowe i mniej więcej zna zasady ruchu drogowego, potrafi zmieniać biegi itd. Również w zakresie deklarowanej prędkości jazdy, sąd dał wiarę zeznaniom pokrzywdzonego, choćby i z tego powodu, że dokonane przez biegłego K. S. (1) wyliczenia dowiodły, że pokrzywdzony jechał z prędkością ok. 60 km/h (a więc taką jak wskazywał w zeznaniach), również podawana przez pokrzywdzonego odległość od samochodu marki F. (...) w chwili rozpoczęcia hamowania (ok. 20 m.) jest przybliżona do wskazywanej przez biegłego (ok. 30,3 m), przy czym co oczywiste, pokrzywdzony nie miał możliwości dokładnej oceny tej odległości, będąc ciągle w ruchu i w dodatku w momencie, gdy zdawał sobie sprawę z zagrożenia zderzeniem. Przy ocenie zeznań pokrzywdzonego wzięto pod uwagę również to, że w gruncie rzeczy zarówno pokrzywdzony jak i oskarżony opisywali przebieg zdarzenia spójnie. Oskarżony zwracał uwagę na przekroczenie przez pokrzywdzonego prędkości, a pokrzywdzony przyznał, że tę prędkość przekroczył. Oskarżony wskazał, że przed wykonaniem manewru zatrzymał się, pokrzywdzony potwierdził to w swoich zeznaniach. Rozbieżności, jakie co do konsekwencji zdarzenia wyniknęły z relacji tych osób, nie są już związane z rekonstrukcją stanu faktycznego, lecz oceną jego skutków w aspekcie odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie, co nie należy do stron lecz do sądu, który ustalenia w tym zakresie czyni przy pomocy biegłych, posiadających wiedzę specjalną.

Sąd nie oparł się na osobowym materiale dowodowym tj. zeznaniach A. K. i M. H. przy ustalaniu prędkości, z jaką poruszał się motocyklista, ani de facto w jakimkolwiek zakresie przydatnym przy ustalaniu przebiegu wypadku.

Należy bowiem wskazać, że A. K. przesłuchana po raz pierwszy w postępowaniu przygotowawczym zeznała, że motocyklista poruszał się dość szybko pomyślała nawet, aby nikt mu nie wyskoczył na drogę, bo dojdzie do tragedii.

M. H. zeznał w postępowaniu przygotowawczym bardzo podobnie, a mianowicie, że wydaje mu się, że motocyklista poruszał się dość szybko i przekroczył dozwoloną prędkość.

Istotne jest jednak to, że żadna z tych osób nie widziała momentu wypadku i zwyczajnie nie mogła zaobserwować, z jaką prędkością tuż przed wypadkiem poruszał się pokrzywdzony (i nie chodzi tu bynajmniej o prędkość, z jaką poruszał się już po rozpoczęciu hamowania, lecz o prędkość z jaką poruszał się zanim dostrzegł zagrożenie zderzeniem, gdyż każda z tych osób wskazywała, że huk usłyszała dopiero po chwili, a nie natychmiast po minięciu przez pokrzywdzonego). A. K. podała, że kiedy motocyklista ją minął, poszła w swoją stronę, a po chwili usłyszała huk. Podobnie zeznał M. H., który wskazał, że skręcił na swoją posesję i widział jeszcze tylko jak motocyklista jedzie ulicą (...). Huk miał usłyszeć również dopiero po chwili.

Na rozprawie również żaden ze świadków nie określił prędkości jazdy pokrzywdzonego na tyle stanowczo, by mogło to się stać podstawą do założenia, że z taką właśnie prędkością jechał.

A. K. zeznała mianowicie wyraźnie, że nie wie, z jaką prędkością pokrzywdzony się poruszał i że mogło to być 80 km/h. Co jednak istotne wskazała, że ma prawo jazdy od niedawna, a dalej, że motocyklista nie jechał jej zdaniem z prędkością jaka tam obowiązuje. Należy jednak zauważyć, że między 80 km/h a 40 km/h jest bardzo istotna różnica, z całą pewnością dająca się zauważyć gołym okiem. Świadek zaś nie zeznała, że pokrzywdzony z całą pewnością znacząco przekroczył obowiązującą prędkość, a jedynie że jej zdaniem nie jechał z prędkością administracyjnie dozwoloną, co w ocenie sądu wskazuje, że przekroczenie tej prędkości nie mogło być również aż tak znaczne jak o 40 km/h. Zdaniem sądu w takiej sytuacji, świadek nie miałby wątpliwości czy pokrzywdzony jechał z dozwoloną prędkością czy nie. Biorąc zaś pod uwagę ustalenia biegłego K. S. (1) i zeznania samego pokrzywdzonego, że była to prędkość rzędu 60 km/h, można uznać, że przy takim przekroczeniu prędkości, świadkowie to przekroczenie dostrzegli, nie określili go jednak jako rażącego.

Z kolei M. H. na rozprawie wskazał co prawda, że jego zdaniem motocyklista jechał 80 km/h, ale po chwili już uzupełnił swoją wypowiedź, że „na pewno nie było to 40 km/h”, co już wskazuje, że wcale nie miał pewności, że pokrzywdzony

jechał z prędkością 80 km/h. Znamienne jest również, że w toku postępowania przygotowawczego świadek w ogóle nie deklarował żadnej prędkości, z jaką miał się poruszać pokrzywdzony, a jedynie wskazywał, że jechał on dość szybko.

Wszystko to przesądziło o niemożności czynienia ustaleń co do prędkości kierującego motocyklem w oparciu o osobowy materiał dowodowy. Nadto przeciwko czynieniu ustaleń faktycznych na tej podstawie przemawiała także jasna konkluzja co do prędkości pokrzywdzonego, płynąca z opinii biegłego K. S. (1).

W pozostałym zakresie sąd uznał, że zeznania świadków nie są przydatne dla czynienia istotnych dla sprawy ustaleń faktycznych. Świadkowie zaobserwowali jedynie fragment zdarzenia przed momentem zderzenia pojazdów i nie potrafili opisać jak do niego doszło, ani podać żadnych istotnych szczegółów. Żadna z tych osób nie widziała wypadku, a A. K. nawet nie podeszła na miejsce wypadku już po jego zaistnieniu, widząc, że inne osoby zbiegły się w celu udzielenia pomocy.

Przy ustalaniu stanu faktycznego sąd nie oparł się na opinii biegłego sądowego M. M. (2) z dnia 28 listopada 2013 r., albowiem opinia ta została sporządzona przy błędnym założeniu, że w miejscu zdarzenia obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 km/h, co w istotny sposób rzutowało na jej wnioski końcowe. Dowodem na to jest choćby zmiana stanowiska tego biegłego w kwestii przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistniałego zdarzenia, wyrażona w kolejnej opinii, sporządzonej już przy uwzględnieniu faktycznego ograniczenia prędkości, jakie obowiązywało w miejscu wypadku. Ponadto opinia ta była w ocenie sądu bardzo ogólnikowa, wręcz lakoniczna, nie zawierała żadnych obliczeń (biegły wskazał jedynie zdawkowo, że brak pomiaru rozstawu osi w motocyklu i parametrów strefy zgniotu uniemożliwia ustalenie rzeczywistej prędkości motocykla), a biegły oparł się jedynie o – również ogólnikowy osobowy materiał dowodowy. Nadto biegły wskazując, że pokrzywdzony także naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierował motocyklem bez uprawnień oraz przekroczył dozwoloną prędkości (o 10 km/h, jak w dacie opiniowania błędnie przyjął biegły) wskazał, że pokrzywdzony nie przyczynił się do wypadku i nie miał możliwości jego uniknięcia, nie uzasadnił jednak w żaden sposób swojego stanowiska, co nabiera szczególnego znaczenia jeśli uwzględni się wnioski płynące z uzupełniających opinii biegłych (sporządzonych w późniejszym czasie), a mianowicie, że gdyby pokrzywdzony jechał z prędkością dozwoloną administracyjnie zdołałaby w pełni wyhamować motocykl przed skręcającym w lewo pojazdem oskarżonego. Z tych przyczyn sąd również zdecydował zasięgnąć opinii nowego biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Sąd dał wiarę w całości zarówno podstawowej jak i uzupełniającej, w tym ustnym uzupełniającej, opiniom biegłego K. S. (1),

Biegły ten bardzo wnikliwie przeanalizował znajdujący się w aktach sprawy materiał dowodowy i wykorzystał w sposób prawidłowy dane zebrane przez funkcjonariuszy policji, którzy zabezpieczyli miejsce zdarzenia, zwymiarowali oraz opisali w protokole oględzin ujawnione ślady, pomocne przy dokonywaniu rekonstrukcji wypadku. Co więcej dostrzegł nawet, na podstawie analizy dokumentacji fotograficznej znajdującej się w aktach sprawy, dwa ślady nieopisane w tymże protokole (opinia k. 156), oraz dostrzegł, że na słupie od strony kierunku jazdy pokrzywdzonego na skrzyżowaniu ulic (...) z (...) nie ma znaku ograniczającego prędkość do 30 km/h, co pozwoliło ostatecznie rozwiązać wątpliwości co do tego, jaka prędkość administracyjnie dozwolona obowiązywała w miejscu zdarzenia). Biegły zwrócił również uwagę, że przy badaniu i opisywaniu stanu pojazdów po zderzeniu nie wskazano faktycznej odległości pomiędzy osiami pojazdu, a dołączona do akt dokumentacja fotograficzna motocykla nie pozwalała na szczegółowe przeanalizowanie tego uszkodzenia (nie było to również możliwe później, z uwagi na zełomowanie motocykla). Wszystko to świadczy o drobiazgowości biegłego, dokonaniu starannej analizy akt sprawy i wszechstronnym przygotowaniu do opiniowania.

Zwraca również uwagę, że biegły wszelkie wnioski wyartykułowane w opinii poprzedził wskazaniem konkretnych okoliczności czy wyliczeń, które doprowadziły go do wysnucia danego wniosku, co jest o tyle istotne, że pozwala na zweryfikowanie tez zawartych w opiniach jako zgodnych z zasadami logiki, a samych opinii jako wszechstronnych, rzetelnych i jasnych. Biegły opisał więc, na jakiej podstawie uznał, że można wskazać miejsce na drodze, w którym doszło do zderzenia pojazdów, przeprowadził wyliczenia, które pozwoliły mu na ustalenie prędkości, z jaką poruszał

się motocyklista, uwzględniając przy tym wszystkie czynniki, jakie na ustalenie tej prędkości miały wpływ, wskazał co wziął pod uwagę przy ustalaniu ile wynosiła utrata prędkości motocykla w wyniku zderzenia, nadto odwołał się do konkretnych źródeł literaturowych i własnego doświadczenia przy wyjaśnianiu skąd pochodzą stałe wartości niektórych współczynników (jak czas reakcji kierowcy, czas narastania opóźnienia hamowania, i samo opóźnienie hamowania).

Po złożeniu pierwszej opinii pisemnej sąd dopuścił dowód z opinii uzupełniającej biegłego w celu wyjaśnienia wątpliwości, jakie pojawiały się na podstawie lektury pisma obrońcy oskarżonego z dnia 12 stycznia 2015 r. (k. 180). W opinii uzupełniającej biegły rzeczowo i logicznie ustosunkował się do zarzutów obrońcy oskarżonego, wskazując min., że (...) wbrew zapytywaniu obrońcy wyznacza ekwiwalentną wartość utraty prędkości w wyniku zderzenia, a wartość ta zależy od prędkości zderzenia, masy i kąta zderzenia i może mieć wartość od pomijalnie małej do równiej 100% prędkości zderzeniowej. Biegły wskazał, że ekwiwalentną prędkość motocykla na poziomie 25 km/h oszacował na podstawie materiału dowodowego w postaci dokumentacji fotograficznej obrazującej zakres i charakter uszkodzenia pojazdu, natomiast prędkość kolizyjna została wyliczona na podstawie długości drogi hamowania i długości tarcia motocykla o nawierzchnię od chwili upadku do chwili uderzenia w pojazd. Również na pozostałe pytania biegły odpowiedział w sposób konkretny i logiczny, odwołując się również do treści opinii zasadniczej.

Swoją argumentację co do określenia utraty prędkości motocykla biegły dodatkowo rozwinął w czasie składnia ustnej opinii uzupełniającej na rozprawie w dniu 26 marca 2015 r., w toku której wskazał min., że im większy zakres deformacji pojazdu, tym większa utrata prędkości, a dla oceny tej okoliczności nie ma znaczenia czy w motocyklu pękł drążek. Wyjaśnił przyczyny, dla których nie przyjął zakresu uszkodzeń motocykla dla oszacowania prędkości jego jazdy i po raz kolejny podkreślił (gdyż takie zdanie wyraził już w opinii pisemnej), że istnieją zależności pomiędzy skróceniem rozstawu kół motocykla a prędkością uderzenia, z tym, że jest to określane dla uderzenia jadącego motocykla w stojącą przeszkodę, a realia, w jakich doszło do uderzenia w niniejszej sprawie różniły się w tym zakresie od tych przyjmowanych do badań (w niniejszej sprawie motocykl uderzył w samochód sunąc).

Dodać jeszcze należy, że biegły sprostował także swoje twierdzenia zawarte w opinii pisemnej, a mianowicie, że pokrzywdzony nie posiadał dostatecznych umiejętności do kierowania pojazdami. Wskazał, że posunął się za daleko w formułowaniu takiego wniosku i ocena tej kwestii nie należała do niego. Wyjaśnił jednak przy tym powody, dla których taki wniosek przedstawił. W związku z powyższym, przy czynieniu ustaleń faktycznych w oparciu o opinię tego biegłego, sąd wyeliminował ten jej fragment, do którego sformułowania biegły nie był uprawniony, co nie oznacza, że w ocenie sądu, pokrzywdzony miał umiejętności do kierowania pojazdami. Okoliczność, że wiedział jak się zmienia biegi, znał znaki drogowe i mniej więcej znał zasady panujące na drodze nie czyni z niego osoby posiadającej umiejętności do kierowania pojazdami. Trudno w ocenie sądu uznać, by szesnastolatek, nie posiadający prawa jazdy, a więc i nie odbywający wcześniej kursów, które służą przecież nabyciu umiejętności kierowania pojazdami, nigdy wcześniej nie jeżdżący motocyklem po ulicy jako kierowca, jak również nie jeżdżący wcześniej motocyklem z prędkością większą niż 30 km/h był osobą „posiadającą umiejętności do kierowania pojazdami”. Przyjęcie tej tezy byłoby sprzeczne z zasadami doświadczenia życiowego i logiki i nie zmienia tej konkluzji nawet okoliczność wykonania przez pokrzywdzonego prawidłowych manewrów obronnych, jak rozpoczęcie hamowania czy położenie motocykla, które w obliczu zagrożenia wydawały się oczywiste. Nadto pokrzywdzony nie miał odpowiedniego wieku do kierowania pojazdami ani uprawnienia do kierowania nimi.

Wreszcie wskazać trzeba, że biegły zarówno w toku składnia ustnej opinii uzupełniającej jak i podczas konfrontacji z biegłym M. M. (2) w sposób logiczny i przekonujący wyjaśnił przyczyny różnic w wartościach poszczególnych współczynników przyjmowanych przez biegłych w wyliczeniach, a konkretnie przy ustalaniu odległości potrzebnej do zatrzymania motocykla, co pośrednio miało wpływ również na zweryfikowanie prawidłowości wyliczeń co do prędkości początkowej motocykla. Przede wszystkim zaś ze stanowiska obu biegłych wynika, że różnice te nie miały wpływu na wnioski końcowe opinii żadnego z nich, w szczególności w najistotniejszych dla sprawy aspektach, a więc ustalenia prędkości motocykla (biegły przyjął prędkość, różniącą się o niecałe 3 kilometry) kwestii przyczynienia się pokrzywdzonego do zdarzenia (w aspekcie wskazania rodzaju jego nieprawidłowych zachowań i ich opisanie),

skutków naruszenia przez każdego z uczestników wypadku przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym i zakresu odpowiedzialności każdego z nich za zdarzenie. wieczności każdego z nich za zdarzenie.

I tak jeśli chodzi o wynikającą z opinii biegłych różnicę w przyjęciu czasu narastania opóźnienia hamowania (biegły K. S. (1) przyjął 0,6 s (k.167) biegły M. M. (2) 0,2 (k. 203)), to biegły K. S. (1) wyjaśnił, że 0,2 czasu narastania opóźnienia hamowania to przeciętna wartość dla samochodów osobowych z hydraulicznym układem hamulcowym. Natomiast dla motocykli ta wartość wynosi średnio 0,6 s. Przy tym na kolejnym terminie rozprawy biegły K. S. (1) konkretnie i jasno wytłumaczył jaką przyjął wartość i dlaczego, a wyjaśnienie to w ocenie sądu jest bardziej przekonujące, niż nieco zdawkowe wyjaśnienie biegłego M. M. (2) (k. 225 v. – 226).

Trzeba zwrócić uwagę na to, że efektem przyjęcia przez biegłych rozbieżnych czasów narastania opóźnienia hamowania były także rozbieżne wnioski co do długości drogi potrzebnej do całkowitego zatrzymania motocykla. Mianowicie, K. S. (1) przyjmując min. współczynnik 0,2 s czasu narastania opóźnienia hamowania uznał, że motocyklista jadąc z prędkością 40 km/h potrzebowałby 24,2 m, aby całkowicie zatrzymać motocykl (k. 168), natomiast biegły M. M. (2) posługując się przyjętym przez siebie współczynnikiem uznał, że droga ta wynosiłaby 21 m. Jest to tyle istotne, że przy uwzględnieniu, że motocyklista rozpoczął hamowanie znajdując się w odległości nieznacznie ponad 30 metrów od samochodu, zdążyłby wyhamować motocykl przed przeszkodą jadąc z prędkością administracyjnie dozwoloną, bez względu na to, czy przyjmą za miarodajne wyliczenia jednego czy drugiego biegłego. Według każdego z nich bowiem droga zatrzymania byłaby i tak krótsza niż 30 metrów, a więc krótsza niż odległość dzieląca motocykl od samochodu oskarżonego w chwili rozpoczęcia hamowania przez M. P..

W konkluzji należało więc przyjąć, że dla ustalenia kwestii przyczynienia pokrzywdzonego i kwestii możliwości wyhamowania kierowanego przez niego motocykla przy założeniu jazdy z prędkością administracyjnie dozwoloną, nie ma znaczenia jaki współczynnik czasu narastania opóźnienia hamowania zostanie przyjęty.

Kolejna rozbieżność w wyliczeniach wynikała z przyjęcia nieco innej wartości współczynnika opóźnienia hamowania, przyjętego przez biegłego K. S. (1) na poziomie $7,5 \text{ m/s}^2$ (k.167), a przez biegłego M. M. (2) na poziomie 7 m/s^2 (k.203). W tym zakresie różnica wartości była bardzo niewielka ($0,5 \text{ m/s}^2$), a biegli na rozprawie w dniu 16 czerwca 2015 r. zgodnie stwierdzili, że niezależnie od przyjętej przez każdego z nich wartości pokrzywdzony zdołałby zatrzymać motocykl przed przeszkodą, gdyby jechał z prędkością 40 km/h. Co więcej biegły M. M. (2) wskazał, że różnica ta ma tylko takie znaczenie, że gdyby opóźnienie hamowania było wyższe to droga hamowania byłaby jeszcze krótsza, a pokrzywdzony zdołałby zatrzymać motocykl jeszcze wcześniej przed przeszkodą. Biegły dodał przy tym, że przy prędkości, z jaką jechał pokrzywdzony nawet przy hamowaniu obydwoma hamulcami uderzyłby w pojazd.

Wreszcie należy odnieść się do istotnej kwestii różnicy w ustalaniu prędkości, z jaką poruszał się pokrzywdzony. Mianowicie biegły K. S. (1) oszacował tę prędkość konkretnie na ok. 62,6 km/h, przedstawiając w opinii stosowne wyliczenia, wyjaśniając powody, dla których do wyliczeń tych przyjął określone wartości, jak również zarówno w opinii podstawowej jak i uzupełniających wskazał, jakie elementy wziął pod uwagę dodatkowo przy wykonywaniu obliczeń (np. zakres deformacji pojazdu), a jakich nie uwzględnił z uwagi na brak dostatecznie precyzyjnych danych (kwestia skrócenia rozstawu osi w motocyklu). Z kolei biegły M. M. (2) uznał, że w oparciu o dokumentarny materiał dowodowy nie jest możliwe dokonanie takiego wyliczenia i przyjął na podstawie osobowych źródeł dowodowych, że pokrzywdzony jechał z prędkością ok. 60 km/h. Należy więc w pierwszej kolejności zauważyć, że różnica w przyjętych przez biegłych prędkościach jest nieznaczna, wynosi zaledwie 2,6 km. Przy tym, co istotne, biegli zgodnie stwierdzili na rozprawie, że taka niewielka różnica mieści się w granicach błędu, a nawet wyniki wynoszące plus minus 10% uważa się za zbliżone. Stąd wniosek, że bez względu na to, czy przyjmie się, że pokrzywdzony jechał ok. 60 km/h, czy też, że jechał ok. 62,6 km/h nie wpływa na wnioski końcowe żadnej z opinii, w szczególności w zakresie zawartych w nich twierdzeń, że gdyby pokrzywdzony jechał z prędkością administracyjnie dozwoloną wyhamowałby przed przeszkodą.

Każdy z biegłych ostatecznie stwierdził, że obaj uczestnicy zdarzenia naruszyli zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i że prawidłowe postępowanie każdego z nich na drodze (choćby z osobna) pozwoliłoby na uniknięcie

wypadku. Zgodnie również stwierdzili, że sprawcą zdarzenia jest R. M., a pokrzywdzony przyczynił się do wypadku w stopniu wysokim.

Sąd przypisał walor wiarygodności i przydatności dowodowej, również opiniom biegłego M. M. (2) (poza pierwszą, z przyczyn już wcześniej wskazanych). Biegły w pisemnej opinii uzupełniającej wyjaśnił powody, dla których treść wniosków zawartych w pierwszej opinii różni się od tych zawartych w drugiej (co było powodowane błędnym przekonaniem biegłego co do ograniczenia prędkości w miejscu zdarzenia), a także odpowiedział na pytania sądu zawarte w postanowieniu dowodowym. W toku składania opinii uzupełniającej odpowiadał na pytania stron i odnosił się do wątpliwości rysujących się na tle jego opinii, a w toku konfrontacji z biegłym K. S. (3) wyjaśniał przyczyny przyjęcia przez siebie określonych współczynników i pochodzenia wyliczeń. W części wcześniej opisanej sąd uznał za bardziej miarodajną dla sprawy opinię biegłego K. S. (1), a powody tego zostały już wyjaśnione, tym niemniej w pozostałym zakresie również opinia biegłego M. M. (2) stanowiła istotny dla sprawy materiał dowodowy.

W konkluzji należy jeszcze podkreślić, że w opiniach uzupełniającej biegli wyjaśnili w ocenie sądu wszelkie wątpliwości, jakie mogły powstać na skutek lektury opinii pisemnych. Każda ze stron miała możliwość zadania biegłym pytań zmierzających do wyjaśnienia tych wątpliwości i wszelkie różnice, które potencjalnie mogłyby rzutować na treść wniosków końcowych zostały wnikliwie przez biegłych wyjaśnione z tą konkluzją, że były to różnice nieznaczne i nie mające wpływu na wnioski końcowe żadnej z opinii.

Sąd, poza pierwszą opinią biegłego M. M. (2), sąd oparł się na opiniach biegłych przy ustalaniu tych okoliczności faktycznych, które wymagały wiedzy specjalnej.

Sąd pominął zarówno w toku ustalania stanu faktycznego, jak i w pytaniach do biegłych kwestię potencjalnej możliwości oślepienia kierującego motocyklem przez słońce. W ocenie sądu nie byłoby możliwe jednoznaczne ustalenie, czy taka sytuacja miała miejsce, szczególnie, że sam pokrzywdzony temu zaprzeczał. Po drugie zaś nie ulega wątpliwości, że podjął manewry obronne, aby uniknąć zderzenia - gwałtownie hamował oraz położył motocykl na boku, a to świadczy, że z całą pewnością musiał zauważyć pojazd marki F. (...). Nadto należy tutaj z całą stanowczością uwypuklić, że okoliczności zajścia analizowanego wypadku nie mogą być oceniane w oderwaniu od zachowania samego oskarżonego, który co niewątpliwie - nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającemu motocykliście w sytuacji, gdy ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym nakłada w art. 22 ust 1 na kierującego pojazdem obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy zmianie kierunku jazdy. Innymi słowy, nawet ustalenie, że motocyklista został oślepiony przez słońce, przez co zbyt późno zareagował i rozpoczął hamowanie, nie ekskulpowałaby odpowiedzialności oskarżonego. Co więcej, o tyle kwestia ta nie ma znaczenia, że motocyklista nie miał wpływu na to, czy słońce go oślepiło czy nie (a szybkę w kasku miał zasłoniętą), miał natomiast wpływ na to, z jaką jechał prędkością i gdyby jej nie przekroczył znacząco, również nie doszłoby do wypadku. Także w tym kontekście kwestia ewentualnego oślepienia słońcem nie może być uznana za mającą jakiegokolwiek znaczenie dla ustalenia odpowiedzialności oskarżonego i przyczynienia się pokrzywdzonego do zaistniałego wypadku. Każdy z nich naruszył istotne zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a prawidłowe zachowanie się każdego z nich pozwoliłoby uniknąć wypadku.

Ponadto dopuszczając dowód z opinii biegłego sąd nie uwzględnił również niektórych innych postulatów obrońcy co do zakresu opinii zawartych w piśmie z dnia 20.11.2014 r. Pytania wskazane w punktach 3-5 zmierzały w gruncie rzeczy do ustalenia z jaką prędkością poruszał się motocyklista i z jaką prędkością uderzył w pojazd oskarżonego, a zatem kwestie, które biegły i tak byłby obowiązany zaopiniować (i co uczynił). Udzielenie odpowiedzi na pytania 8 i 9 nie leżało w gestii biegłego i nie wymaga wiadomości specjalnych. Co do pytań 10-14 miały one charakter zbyt ogólny, nie wskazano czemu miałyby służyć udzielenie odpowiedzi na tak postanowione pytania, skoro zadaniem biegłego miało być dokonanie rekonstrukcji wypadku drogowego. Jeśli zaś chodzi o pytanie 15, to jego treść była objęta tezą dowodową zawartą w postanowieniu sądu.

Sąd uznał za wiarygodne również pozostałe dowody z dokumentów zgromadzone w aktach sprawy, w tym protokoły oględzin, dokumentację fotograficzną wykonaną przez policję, czy badania uczestników zdarzenia, zostały one

bowiem sporządzone w przepisanej formie przez uprawnione do tego osoby, a żadna ze stron nie kwestionowała ich prawdziwości ani zawartych w nich treści.

Opierając się o tak oceniony materiał dowodowy, sąd uznał, że R. M. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że nienależycie ocenił możliwość bezpiecznego wykonania manewru skrętu w lewo, nie ustąpił pierwszeństwa jadącemu – choć z nadmierną prędkością – motocykliście i w efekcie spowodował wypadek drogowy przyczyniając się do zderzenia pojazdów wskutek czego pokrzywdzony doznał obrażeń ciała na czas powyżej dni siedmiu, a zatem oskarżony swoim zachowaniem wyczerpał znamiona czynu z art. 177 § 1 k.k.

W realiach niniejszej sprawy R. M. naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym wynikające z art. 22 ust 1 i 25 ust 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, wedle których, kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności (art. 22 ust 1), a nadto kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo (art. 25 ust 1).

Z kolei M. P. naruszył wydane na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym przepis § 27 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji, z którego wynika, że znak organicznie prędkości oznacza zakaz przekraczania prędkości oznaczonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Ponadto naruszył art. 3 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, z której wynika, że kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarządzający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem.

Pomimo, że zarówno oskarżony jak i pokrzywdzony w sposób istotny naruszyli zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sąd uznał, że znaczące przyczynienie pokrzywdzonego do wypadku nie może uchylić odpowiedzialności karnej oskarżonego za jego zaistnienie i skutki.

Punktem wyjścia dla rozważania tej kwestii musi stać się przypomnienie, że w ruchu drogowym właśnie dlatego obowiązuje zasada tzw. ograniczonego zaufania wobec innych uczestników ruchu, że nawet ewentualne przyczynienie się innego uczestnika ruchu do spowodowania wypadku drogowego nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił (min. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 1997 r., II KKN 133/96, MoP 2000 nr 10, str. 663, czy wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11.02.2002 r., II KKN 64/00). Wskazuje się również, że odpowiedzialność za „spowodowanie” wypadku w rozumieniu art. 177 k.k. nie ogranicza się jedynie do sprawców wyłącznie winnych lub w przeważającej mierze odpowiadających za dojdzie do wypadku (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3.11.2010 r., II KK 109/10). Zatem stojąc na gruncie koncepcji tzw. obiektywnego przypisania, w postępowaniu o czyn z art. 177 § 1 KK należy ustalić związek pomiędzy naruszeniem przez współuczestników ruchu - oskarżonego i pokrzywdzonego określonych reguł bezpieczeństwa, a zmaterializowaniem się samego zdarzenia i zaistnieniem skutku, polegający na tym, że sprawca narusza tę regułę ostrożności, która miała zapobiec realizacji czynu zabronionego na tej drodze, na której w rzeczywistości on nastąpił (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11.12.2013 r., V KK 133/13).

Odnosząc powyższe do realiów niniejszej sprawy należy wskazać, że zachowanie oskarżonego na drodze, stopień nasuszenia przez niego przepisów bezpieczeństwa w ruchu drogowym i waga tego naruszenia, jak również niezbieżnie dowiedziona okoliczność, że w razie gdyby ustąpił pierwszeństwa przejazdu pokrzywdzonemu, do zdarzenia by nie doszło, powoduje, że obiektywnie można mu przypisać skutek przestępczy. Pomędzy stwierdzonym naruszeniem przez oskarżonego przepisów, a zaistniałym wypadkiem zachodzi więc związek przyczynowy, którego nie przerywa ani nie uchyla zachowanie pokrzywdzonego, jako współodpowiedzialnego za zdarzenie (por. min. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22.08.2002, IV KK 289/02). Innymi słowy okoliczność, że również prawidłowe zachowanie się

pokrzywdzonego na drodze pozwoliłby uniknąć zderzenia pojazdów nie uchyla odpowiedzialności karnej oskarżonego za spowodowanie wypadku.

W ocenie sądu naruszenie przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym miało charakter nieumyślny, zaś przez pokrzywdzonego – umyślny. 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.

Oskarżony wskazywał w swoich wyjaśnieniach, a brak jest jakichkolwiek podstaw by odmówić mu w tym zakresie waloru wiarygodności, że widział motocyklistę, a rozpoczął manewr skręcania w lewo, gdyż sądził, że zdąży go wykonać. Naruszył zatem zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym mylnie oceniając prędkość motocykla (która zresztą od chwili podjęcia decyzji o wykonaniu manewru, do jego rozpoczęcia i dalej, w trakcie wykonywania mogła ulec zmianie; sam M. P. wskazywał w swoich zeznaniach, że od torów (w kierunku miejsca, w którym doszło o zdarzenia) rozpędzał motocykl) i możliwość bezpiecznego wykonania skrętu w lewo. Nie ma żadnych podstaw by wnioskować, że choćby przewidując brak możliwości bezpiecznego wykonania tego manewru, zdecydował się jednak na niego, bez jakichkolwiek racjonalnych przesłanek, pozwalających mu przypuszczać, że zdoła go bezpiecznie zakończyć.

Nie można w tym zakresie zgodzić się z biegłym K. S. (1), który w swojej opinii (k.172) skonkludował, że oskarżony nienależycie obserwował przedpole jazdy. Ustalenie to, poczynione zresztą poza kompetencjami biegłego, nie znajduje żadnego oparcia w materiale dowodowym. Oskarżony bowiem wskazywał, że widział jadący motocykl, nawet zatrzymał się przed wykonaniem manewru, co potwierdził pokrzywdzony, ewidentne zatem przedpole jazdy obserwował należycie. Fakt, że zatrzymał pojazd przed wykonaniem manewru dodatkowo świadczy o tym, iż podjęcie decyzji o jego rozpoczęciu nastąpiło na skutek błędnej oceny możliwości bezpiecznego wykonania tego manewru – naruszenie to zatem miało charakter nieumyślny.

Natomiast M. P. w swoich zeznaniach wprost przyznał, że wiedział, iż w miejscu zdarzenia obowiązuje ograniczenie prędkości 40 km/h, a mimo to jechał (co również sam przyznał) ok. 60 km/h (jak wyliczył biegły K. S. – ok. 62,6 km/h). Złamał zatem zasadę przestrzegania prędkości administracyjnie dozwolonej z pełną premedytacją. Należy także zauważyć, że twierdził nawet, iż przed samym zdarzeniem nie patrzył na prędkościomierz, ale patrzył chwilę wcześniej i jechał właśnie z deklarowaną przez siebie prędkością (a więc dobrze wiedział, że przekracza prędkość administracyjnie dozwoloną). Co więcej, umyślne złamanie przez niego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przejawiało się także w tym, że wiedząc, iż nie posiada uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi ani odpowiednich ku temu umiejętności (trudno bowiem uznać, by szesnastolatek, nigdy wcześniej nie kierujący motocyklem po ulicy i znający „mniej więcej” – jak sam wskazał - zasady ruchu drogowego, miał umiejętności do kierowania pojazdami), postanowił jeździć motorem po drodze publicznej (wykorzystując nieobecność matki i zmęczenie ojca - jak sam wskazał liczył, że ojciec się nie zorientuje, że zabrał kluczyki). O umyślności naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez pokrzywdzonego świadczy także okoliczność, że w dacie zdarzenia nie miał ani odpowiedniego wieku wymaganego do kierowania pojazdami po drodze publicznej ani uprawnień do kierowania pojazdami, o czym z całą pewnością wiedział, trudno więc uznać, że ignorując powinności posiadania tych przymiotów, postąpił inaczej aniżeli umyślnie.

Oskarżony miał możliwość zachowania się zgodnie z przepisami, nie zaszła żadna okoliczność wyłączająca bezbarwność jego zachowania lub winę.

Stopień społecznej szkodliwości czynu oskarżonego jest średni. Oskarżony naruszył co prawda istotne dobro prawne chronione art. 177 § 1 k.k., tj. bezpieczeństwo komunikacji w aspekcie ochrony życia i zdrowia człowieka oraz spowodował skutki w postaci naruszenia czynności narządów ciała pokrzywdzonego na czas powyżej siedmiu dni, jednak jeśli się weźmie pod uwagę sposób i okoliczności popełnienia tego czynu oraz rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia – tj. nieumyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zachowanie się pokrzywdzonego, który w wysokim stopniu przyczynił się do wypadku, tym samym umniejszając

zakres odpowiedzialności oskarżonego za naruszenie reguł ostrożności – uznać należało, że stopień społecznej szkodliwości tego czynu jest średni.

W okolicznościach sprawy sąd uznał, że oskarżony nie zasługuje na wymierzenie mu kary i skorzystał z instytucji przewidzianej w art. 59 § 1 k.k., zgodnie z którym jeżeli przestępstwo jest zagrożone karą pozbawienia wolności nieprzekraczającą 3 lat albo karą łagodniejszego rodzaju i społeczna szkodliwość czynu nie jest znaczna, sąd może odstąpić od wymierzenia kary, jeżeli orzeka jednocześnie środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny, a cele kary zostaną w ten sposób spełnione.

Podejmując decyzję w tym przedmiocie sąd wziął pod uwagę stopień społecznej szkodliwości czynu, stopień przyczynienia pokrzywdzonego do wypadku, właściwości i warunki osobiste oskarżonego oraz jego zachowanie się po popełnieniu przestępstwa.

Odnosząc się do pierwszej ze wskazanych przesłanek, w ocenie sądu pokrzywdzony przyczynił się do zdarzenia w znacznym stopniu, sięgającym niemal 50 %.

Przyczynieniem pokrzywdzonego jest każde zachowanie, któremu można przypisać cechy nieprawidłowości (naganności), pozostające w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem, za które ponosi odpowiedzialność inna osoba. Występuje wtedy, gdy bez udziału pokrzywdzonego zdarzenie by nie powstało lub nie przybrałoby ustalonych rozmiarów. W odniesieniu do wypadków drogowych będzie ono miało miejsce wówczas gdy pokrzywdzony swoim zachowaniem również naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a bez takiego naruszenia do wypadku by nie doszło lub miałby on inne, nie powodujące odpowiedzialności na gruncie kodeksu karnego skutki.

Oceniając stopień przyczynienia sąd wziął pod uwagę bardzo istotne naruszenie przez pokrzywdzonego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Pokrzywdzony przekroczył dopuszczalną prędkość jazdy i uczynił to w pełni świadomie, przy tym zdecydował się kierować motocyklem po ulicy wiedząc, że nie ma uprawnień ani odpowiednich umiejętności do kierowania pojazdami mechanicznymi. Ostatecznie za uznaniem, że pokrzywdzony niemal w połowie przyczynił się do zdarzenia było ustalenie, że prawidłowe zachowanie się każdego z uczestników zajścia, pozwoliłoby uniknąć wypadku. Nie można bowiem stopniować, która z naruszonych przez poszczególnych uczestników zdarzenia zasada bezpieczeństwa w ruchu drogowym była istotniejsza. Z jednej bowiem strony to oskarżony miał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy zmianie kierunku jazdy, z drugiej strony, pokrzywdzony jako osoba nie posiadająca uprawnień do kierowania pojazdami, nie powinien w ogóle znaleźć się na drodze.

Poza przyczynieniem pokrzywdzonego, sąd wziął także pod uwagę, że stopień społecznej szkodliwości czynu i stopień winy oskarżonego nie były znaczne. Z przyczyn wyartykułowanych już wcześniej stopień społecznej szkodliwości czynu został uznany za średni (a więc w rozumieniu art. 59 § 1 k.k. nie był znaczny). Oceniając stopień winy sąd uwzględnił, że oskarżony popełnił przestępstwo nieumyślne, jak również nieumyślne było naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Oskarżony prowadzi ustabilizowany tryb życia, nie był nigdy karany sądownie prowadzi własną działalność gospodarczą i normalnie funkcjonuje w społeczeństwie. Orzeczenie wobec niego zatem jedynie środka karnego spełni cele kary.

W ocenie sądu nie było w realiach sprawy właściwe warunkowe umorzenie wobec oskarżonego postępowania, gdyż wiąże się ono nieodłącznie z poddaniem sprawcy próbie, w celu zweryfikowania czy postawiona mu pozytywna prognoza kryminologiczna okaże się trafna. W realiach sprawy nie zachodziła potrzeba dokonywania takiej weryfikacji przez poddawania oskarżonego minimum rocznemu okresowi próby, a wystraszające dla zapobieżenia popełnieniu przez niego ponownie przestępstwa oraz mające wydzwięk celnej represji karnej, było orzeczenie wobec niego środka karnego.

Środkiem karnym, jaki w realiach sprawy mógł być nałożony na oskarżonego było świadczenie pieniężne przewidziane w art. 49 §1 k.k. a orzekane na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym i Pomocy Postpenitencjarnej. Wysokość

świadczenia pieniężnego sąd ustalił biorąc pod uwagę przesłanki, które legły u podstaw podjęcia decyzji o odstąpieniu od wymierzenia oskarżonemu kary, jak również i to, że świadczenie w takiej wysokości będzie wystarczające dla osiągnięcia względem oskarżonego celów kary.

Celami kary są cele zapobiegawcze i wychowawcze, które kara ma osiągnąć w stosunku do skazanego, a także potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa.

W ocenie sądu zasądzone od oskarżonego świadczenie pieniężne wpłynie na niego wychowawczo i będzie stanowiło wystarczającą represję karną. Skłoni oskarżonego do roztropniejszego zachowania na drodze i wnikliwszego dokonywania analizy możliwości bezpiecznego wykonywania manewrów, co spowoduje, że oskarżony nie popełni więcej przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Nie ma także podstaw by sądzić, że oskarżony mógłby popełnić jakiegokolwiek inne przestępstwo, skoro nie był dotychczas karany sędownie i prowadzi nienaganne życie.

Zdaniem sądu nałożone na oskarżonego świadczenie pieniężne wywrze także wpływ na kształtowanie świadomości prawnej społeczeństwa. Wydzwiękiem jego jest bowiem ostrzeżenie przed nieuwagą na drodze i jej konsekwencjami, z drugiej zaś strony uwydatnienie, że sąd rozważa wszystkie okoliczności przemawiające zarówno na niekorzyść jak i na korzyść oskarżonego, a taką okolicznością jest w realiach sprawy niewątpliwe wydatne przyczynienie pokrzywdzonego do wypadku. W odczuciu społecznym wymierzenie oskarżonemu kary mogłoby zostać odebrane jako niesprawiedliwe i piętnujące ponad potrzebę osoby, która nie była wyłącznie winna wypadkowi, przy jednoczesnej, praktycznej bezkarności drugiego uczestnika zajścia, szczególnie, że to właśnie zachowanie pokrzywdzonego zostało odebrane przez osoby je obserwujące negatywnie (świadek A. K. wskazywała, że kiedy zobaczyła z jaką prędkością pokrzywdzony się porusza, pomyślała, aby tylko nikt nie wpadł pod motocykl).

Wysokość nałożonego na oskarżonego świadczenia pieniężnego nie jest duża, szczególnie jeśli się zważy dopuszczalną górną granicę tego środka, jednak w ocenie sądu taka właśnie wysokość była w realiach sprawy adekwatna do stopnia winy oskarżonego stopnia społecznej szkodliwości czynu i uwzględniała przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku, które co istotne – ograniczało w sposób daleko idący winę oskarżonego. Nie było więc celowe stosowanie wobec niego jakichkolwiek surowszych środków represji karnej.

Na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. sąd zwolnił oskarżonego od kosztów sądowych w znacznej części, z uwagi na zasady słuszności. Dokładne wyjaśnienie okoliczności wypadku wymagało kilkukrotnego powoływania biegłych, w tym ich konfrontacja została zarządzona na wniosek pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego i prokuratora, nie godzących się z treścią pieszej opinii K. S. (1), która miała niekorzystny wydzwięk dla pokrzywdzonego i rzucała nowe światło na ocenę okoliczności faktycznych w kontekście odpowiedzialności oskarżonego (a do której wniosków w tym zakresie ostatecznie obaj biegli się przychyliłi). Nie byłoby zatem słuszne ani sprawiedliwe obciążanie oskarżonego znacznymi kosztami sporządzonych w sprawie opinii. Co prawda sprawa karna toczyła się przeciwko niemu i ostatecznie został uznany za winnego popełnienia przestępstwa z art. 177 § 1 k.k., jednak mimo to nie można było tracić z pola widzenia szczególnych okoliczności towarzyszących temu zdarzeniu, a wynikających z daleko idącego przyczynienia się pokrzywdzonego do wypadku. Nie było natomiast podstaw do zwalniania oskarżonego z opłaty, w niewielkiej skądinąd wysokości 30 zł.

Oskarżyciel posiłkowy reprezentowany był w sprawie przez pełnomocnika, zatem należało orzec o zwróceniu mu kosztów udzielonej pomocy prawnej. Jak jednolicie przyjmuje się w judykaturze zwolnienie od kosztów sądowych, nie zwalnia od obowiązku wyłożenia kosztów związanych z ustanowieniem pełnomocnika procesowego przez oskarżyciela posiłkowego. Przepis art. 627 k.p.k. przewiduje, że w razie skazania zasądza się od oskarżonego wydatki na rzecz oskarżyciela posiłkowego, te zaś, zgodnie z art. 616 § 1 pkt 2 k.p.k. należą do kosztów procesu i nie stanowią kosztów sądowych, od których poniesienia sąd mógłby zobowiązanego zwolnić na podstawie art. 624 § 1 k.p.k. Żaden przepis nie przewiduje również możliwości miarkowania tych kosztów, w sytuacji gdy ich wysokość ma być ustalona w oparciu o obowiązujące przepisy.

--	--

Niniejsza sprawa była prowadzona w trybie zwyczajnym, a rozprawa obejmowała cztery terminy. Należało zatem na podstawie przepisów powołanych w punkcie III wyroku zasądzić od oskarżonego na rzecz oskarżyciela posiłkowego kwotę 672 zł (420 zł + 3x84 zł), bez VAT, o który powiększa się wynagrodzenie wyłącznie w razie reprezentacji z urzędu, lub w sytuacji gdy strona wnosi o przyznanie kosztów według innych zasad niż normy przepisane, a umowa z klientem przewidywała, że mocodawca uiszczy wartość podatku VAT, przy czym okoliczność ta musiałaby być udowodniona przez oskarżyciela posiłkowego przez przedłożenie umowy łączącej go z pełnomocnikiem.