

Sygn. akt II K 227/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 lutego 2016 r.

Sąd Rejonowy Gdańsk – Południe w Gdańsku w Wydziale Karnym w składzie:

Przewodniczący: SSR Adam Dominik

Protokolant: sekr. sąd. Małgorzata Płotka

w obecności Prokuratora Prok. Rejonowej: ---

po rozpoznaniu na rozprawie dnia 25 stycznia 2016 r. z oskarżenia subsydiarnego P. M. sprawy:

P. O., urodz. (...) w G., syna J. i I. z d. P.

oskarżonego o to, że:

w dniu 27 kwietnia 2011 r. ok. godz. 7.15. w G., na ul. (...), na wysokości posesji nr (...), kierując samochodem T. (...) o nr rejestracyjnych (...) umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym a mianowicie ostrożnego i rozważnego prowadzenia pojazdu, a zwłaszcza zasady ograniczenia zaufania w zakresie obserwowania drogi i innych uczestników ruchu w ten sposób, że kierując samochodem osobowym marki T. (...) o nr rejestracyjnych (...) podczas wykonywania manewru skrętu w lewo nie zachował szczególnej ostrożności i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu nadjeżdżającemu z przeciwka kierującemu motocyklem marki S. (...) o nr rej. (...) P. M., przez co spowodował sytuację niebezpieczną bezpośrednio prowadzącą do wypadku, zderzenia z motocyklem, w wyniku czego motocyklista P. M. doznał złamania obu kości obu przedramion i kości udowej prawej leczonych operacyjnie oraz leczonych zachowawczo złamań: kłykcia potylicznego, prawej łopatki i dwóch kręgów odcinka piersiowego kręgosłupa, które to obrażenia spowodowały ciężki uszczerbek na zdrowiu w postaci ciężkiej choroby długotrwałej

• **tj. o przestępstwo z art. 177 § 2 k.k.**

I. P. O. uznaje za winnego popełnienia zarzucanego mu przestępstwa opisanego w części wstępnej wyroku i za to na mocy art. 177 § 2 k.k. skazuje na 1 (jeden) rok i 6 (sześć) miesięcy pozbawienia wolności;

II. na podstawie art. 69 § 1 i 2 k.k. oraz art. 70 § 1 pkt. 1 k.k. w zw. z art. 4 § 1 k.k. wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności warunkowo zawiesza na okres próby 2 (dwa) lata;

III. na podstawie art. 42 § 1 k.k. orzeka względem oskarżonego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na okres 1 (jeden) rok;

IV. na podstawie art. 627 k.p.k. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa w całości wydatki poniesione przez Skarb Państwa od chwili wszczęcia postępowania, a na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 4 Ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (tekst jedn. Dz. U. z dnia 31 sierpnia 1983 r. Nr 49, poz. 223 z późn. zm.) wymierza mu opłatę w kwocie 300,00 (trzysta) zł.

Sygn. akt II K 227/13

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 5 lutego 2016 r.

W świetle całokształtu okoliczności ujawnionych w toku rozprawy głównej sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 27 kwietnia 2011 roku, w godzina porannych, małżonkowie P. O. i A. O. (1) wyszli z mieszkania przy ul. (...) w G.. Około godziny 7:10 wsiedli do swojego samochodu marki T. (...) o nr rej. (...). P. O. zajął miejsce kierowcy, zaś A. O. (2) usiadła tuż obok, na fotelu dla pasażera. Mężczyzna uruchomił pojazd i skierował się w stronę ul. (...), przy której znajduje się Sąd Apelacyjny w Gdańsku – miejsce pracy A. O. (1). Kiedy P. O. wjechał na ul. (...), ustawił się w sznurze aut poruszających się z małą prędkością w stronę ul. (...).

Dowody: wyjaśnienia P. O. k. 55, zeznania świadka A. O. (1) k. 63-64;

Ulicą (...) w G. przebiega jezdnia asfaltowa dwukierunkowa. Według stanu na dzień 27 kwietnia 2011 roku, na wysokości posesji nr (...), do ulicy tej dochodziły prostopadle dwie drogi osiedlowe, oznaczone znakami D-40 („strefa zamieszkania), umożliwiające dojazd do pobliskich bloków mieszkalnych. Drogi te oznaczone były dodatkowo znakami ostrzegawczymi A-7 („ustęp pierwszeństwa przejazdu”). W końcowych ich częściach, wzdłuż ul. (...), znajdowały się wyznaczone, prawidłowo oznakowane przejścia dla pieszych. W odległości około 40 metrów przed skrzyżowaniem tychże dróg z ul. (...), dla poruszających się w kierunku północnym, jezdnia przebiegająca ul. (...) rozdziela się na dwa pasy ruchu. Pas ruchu znajdujący się po lewej stronie oznaczony był poziomymi znakami P-8b, a zatem przeznaczony był wyłącznie do skrętu w lewo (tzw. lewoskręt). Bezpośrednio za skrzyżowaniem ul. (...) z drogami osiedlowymi, na wysokości posesji nr (...), znajdowało się wyznaczone, prawidłowo oznakowane przejście dla pieszych, wyposażone w tzw. wysepkę (azył), wykonany z kostki brukowej. Na obu jej końcach umieszczony był znak nakazu C-9 („nakaz jazdy z prawej strony znaku”). Azył dla przechodzących przez jezdnię wkomponowany był w poziomy znak P-21 (strefa wyłączona z ruchu”). W rejonie skrzyżowania, jezdnia przebiega najpierw stosunkowo stromo, wznoszącym się odcinkiem prostym, którego pochylenie w końcowej części pasa przeznaczonego do skrętu w lewo zmniejsza się do ok. 4%. Dojeżdżając do skrzyżowania od strony ul. (...), można spostrzec, że jezdnia przebiega najpierw ostrym łukiem w prawo, którego promień stopniowo zwiększa się tak, że w odległości ok. 30 metrów przed skrzyżowaniem, jezdnia przebiega odcinkiem prostym, o pochyleniu zbliżonym do 3%. W dniu zdarzenia, prędkość pojazdów w tym rejonie ograniczona była w godzinach od 5:00 do 23:00 do 50 km/h.

Dnia 27 kwietnia 2011 roku około godziny 7:20, warunki do prowadzenia pojazdów na ul. (...) były dobre. Było słonecznie. Słońce oświetlało jezdnię od strony wschodniej. Jezdnia była sucha i czysta.

Dowody: zeznania świadka Z. M. k. 39 akt 2 Ds 3035/12, k. 65-66; zeznania świadka M. S. (1) k. 147 akt 2 Ds 3035/12, 62-63; protokół oględzin miejsca wypadku drogowego k. 8-10 akt 2 Ds 3035/12; pismo Zarządu Dróg i Z. w G. wraz z mapką oznakowania drogowego k. 71-72; opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji i ustalenia przyczyn wypadku drogowego k. 216-249; pismo Zarządu Dróg i Z. w G. k. 160 akt 2 Ds 3035/12;

Poruszający się w sznurze pojazdów P. O. i A. O. (2) zdecydowali, że przed udaniem się do pracy wstąpią do pobliskiej piekarni. W związku z tym, P. O. wjechał na pas ruchu przeznaczony do skrętu w lewo i poruszając się z prędkością ok. 40 km/h, dojechał do skrzyżowania na wysokości posesji nr (...) przy ul. (...). W tym samym czasie, ul. (...), z kierunku przeciwnego, motocyklem marki S. (...) o nr rej. (...), z prędkością max. do 80 km/h, poruszał się P. M.. Dojeżdżając do skrzyżowania, P. O. stopniowo wytracał prędkość i poruszając się z prędkością ok. 35 km/h rozpoczął wykonywanie skrętu w lewo. Wykonując manewr, kierujący T. nie zachował szczególnej ostrożności i nie obserwował należycie przeciwnego pasa ruchu, a przez to nie ustąpił pierwszeństwa P. M. nadjeżdżającemu z nadmierną prędkością. O. ściał zakręt i tylnymi kołami pojazdu najechał na linię łączną, oddzielającą pasy ruchu. Widząc, że kierujący pojazdem marki T. (...) zajechał drogę, P. M. rozpoczął gwałtowne hamowanie. Na skutek hamowania podjętego hamulcem koła przedniego, motocykl utracił stateczność kierunkową. W wyniku poślizgu koła na jezdni, motocykl przechylił się na lewą stronę, przez co uderzył tarczą hamulca oraz osią przedniego koła w prawy dolny próg samochodu T. (...), poruszającego się w momencie zderzenia z prędkością 26 km/h. Motocykl, ześlizgując się po progu dolnym i wślizgując przednim kołem pod podwozie samochodu uderzył wraz z P. M. w tylne prawe drzwi oraz tylny prawy błotnik. Następnie, przewrócił się na lewy bok i z impetem uderzył o nawierzchnię jezdni. Na skutek zderzenia z motocyklem, samochód marki T. (...) został zepchnięty i przemieścił się ukośnie we wjeździe w drogę osiedlową w

kierunku lewego krawężnika jezdni, a następnie uderzył tylnym lewym kołem w ten krawężnik i po odbiciu od niego, zatrzymał się.

Z powodu obrażeń odniesionych w wyniku zderzenia, P. M. nie był w stanie podnieść się z jezdni, na której pozostawał w pozycji leżącej momentu nadejścia pomocy i przyjazdu karetki pogotowia. Na miejsce wypadku wezwani zostali również funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w G., którzy przeprowadzili niezbędne czynności procesowe. W wyniku badania przeprowadzonego za pomocą urządzenia kontrolno-pomiarowego ustalono, że kierujący pojazdami P. O. i P. M., w momencie zaistnienia wypadku nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.

Dowody: częściowo wyjaśnienia oskarżonego P. O. k. 56-57; częściowo zeznania świadka A. O. (1) k. 35 akt 2 Ds 3035/12, k. 63-64; zeznania świadka P. M. k. 49-50, 152-154 akt 2 Ds 3035/12, k. 58-61; opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji i ustalenia przyczyn wypadku drogowego k. 216-249; zeznania świadka Ł. K. k. 25 akt 2 Ds 3035/12, k. 77-79; zeznania świadka M. S. (2) k. 29 akt 2 Ds 3035/12, k. 62; zeznania świadka Z. M. k. 39 akt 2 Ds 3035/12, k. 65-66; zeznania świadka D. K. k. 132v akt 2 Ds 3035/12, k. 64-65; zeznania świadka M. S. (1) k. 147 akt 2 Ds 3035/12, 62-63; protokoły użycia urządzenia kontrolno-pomiarowego k. 1-2v, 3-4v akt 2 Ds 3035/12; protokół oględzin samochodu k. 4-5v akt 2 Ds 3035/12; protokół oględzin motocykla k. 6-7v akt 2 Ds 3035/12; protokół oględzin miejsca wypadku drogowego k. 8-10 akt 2 Ds 3035/12;

W wyniku wypadku, P. M. doznał obrażeń w postaci złamania prawej kości promieniowej w odcinku dalszym i bliższym, otwartego, wieloodłamowego i wielopoziomowego złamania prawej kości łokciowej, uszkodzenia powierzchni stawowej głowy prawej kości promieniowej, wieloodłamowego złamania prawego przedramienia, złamania bliższego końca prawej kości udowej, wieloodłamowego złamania prawej łopatki, złamania kłykcia potylicznego, złamania kompresyjnego kręgosłupa (...) i (...).

Jak wynika z opinii biegłych lekarzy, obrażenia te spowodowały u niego tzw. „chorobę długotrwałą” w rozumieniu art. 156 § 1 k.k. Charakter, rozległość i umiejscowienie uszkodzeń ciała wskazują, że spowodowały one naruszenie czynności narządu ciała (narząd ruchu) i rozstrój zdrowia na czas trwający znacznie dłużej niż 7 dni.

Dowody: opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej k. 51 akt 2 Ds 3035/12, opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej k. 59-60, opinia biegłych z zakresu medycyny sądowej k. 123-127 akt 2 Ds 3035/12;

Na kołach jezdnych, elementach układu zawieszenia oraz w układzie kierowniczym i hamulcowym motocykla marki S. (...) o nr rej. (...) nie ujawniono uszkodzeń przedwypadkowych, które mogły mieć wpływ na zaistnienie i przebieg wypadku.

Dowody: opinia biegłego z zakresu badań wypadków drogowych k. 45-48 akt 2 Ds 3035/12, fotograficzny materiał poglądowy k. 78-81, 134-137 akt 2 Ds 3035/12;

W opinii z dnia 29 maja 2015 roku, biegły z zakresu badań i rekonstrukcji wypadków drogowych, D. S., stwierdził, że:

1) Do zderzenia pomiędzy pojazdami doszło przy prędkościach ok. 26 km/h, w odniesieniu do samochodu T. (...), oraz maksymalnie do 70 km/h, w odniesieniu do motocykla S.. Bezpośrednio przed wypadkiem (tj. przed rozpoczęciem manewru hamowania) motocykl mógł poruszać się z prędkością do 80 km/h. Początkowa prędkość samochodu oskarżonego, w momencie jego dojeżdżania do skrzyżowania, była większa od 40 km/h. Prędkość ta była łagodnie wytracana do miejsca zderzenia z motocyklem, do ok. 26 km/h.

2) Prędkość T. w momencie zderzenia miała stosunkowo nieznaczny wpływ na zakres uszkodzeń powstałych w motocyklu. Uszkodzenia motocykla były przede wszystkim wynikiem jego prędkości w momencie zderzenia z samochodem, którego bezpośrednim następstwem było przewrócenie się motocykla na lewy bok i jego dynamiczne uderzenie o nawierzchnię jezdni.

3) Biorąc pod uwagę wskazaną prędkość pojazdu marki T. (...) w momencie podejmowania manewru skrętu w lewo oraz położenie samochodu na skrzyżowaniu w momencie zderzenia z motocyklem (wynikające z analizy ujawnionych śladów wypadku) można stwierdzić, że oskarżony nie wykonał prawidłowo manewru skrętu, tj. w momencie wjeżdżania w drogę osiedlową „ściał skręt”, poruszając się bliżej lewej krawędzi wjazdu, jak również poruszając się w sposób skutkujący najechaniem (co najmniej lewymi kołami) na podwójną linię ciągłą, rozdzielającą na skrzyżowaniu pasy ruchu o kierunkach przeciwnych.

4) Do wypadku doszło w następstwie nieprawidłowego sposobu kierowania samochodem T. (...) przez oskarżonego P. O., podczas wykonywania na skrzyżowaniu manewru skrętu w lewo, a bezpośrednio w wyniku nieustąpienia pierwszeństwa kierującemu motocyklem S., poruszającemu się ul. (...) z kierunku przeciwnego na wprost.

5) W momencie dojeżdżania samochodu T. do skrzyżowania, oskarżony prawidłowo kontrolując sytuację na skrzyżowaniu, dysponowałby możliwością zauważenia motocyklisty zbliżającego się do skrzyżowania z kierunku przeciwnego, poruszającego się w momencie wypadku (jak to wynika z treści opinii z zakresu badań stanu technicznego pojazdu – patrz k. 48 akt śledztwa) z włączonym światłem mijania, co dodatkowo sprzyjało jego zauważeniu.

Nieprawidłowy sposób kierowania samochodem polegał zatem na jego zbliżaniu się do miejsca wypadku z taką prędkością, która nie zapewniała oskarżonemu właściwej (tj. odbywającej się w dostatecznie długim czasie) obserwacji sytuacji drogowej na skrzyżowaniu, w tym oceny ruchu motocykla przed rozpoczęciem manewru skrętu w lewo. W ramach zobowiązania kierującego pojazdem do zachowania szczególnej ostrożności podczas zbliżania się pojazdem do skrzyżowania, w tym do ustąpienia pierwszeństwa pojazdowi jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost, oskarżony dojeżdżając do skrzyżowania powinien był wytracić posiadaną prędkość do takiej, która umożliwi mu właściwą ocenę sytuacji na skrzyżowaniu, a w razie trudności z jej dokonaniem podczas ruchu. Powinien zatrzymać się pojazdem na skrzyżowaniu, do czasu zaobserwowania ruchu tych uczestników ruchu, którym zobowiązany był ustąpić pierwszeństwa. Oskarżony podjeżdżając pojazdem pod strome wzniesienie ul. (...), nie miał możliwości zauważenia tego, co dzieje się na skrzyżowaniu, albowiem z uwagi na ukształtowanie terenu (wierzchołek wzniesienia) nie mógł widzieć tego skrzyżowania. W momencie, kiedy oskarżony wjeżdżał samochodem na środkowy pas jezdni do skrętu w lewo, kierujący motocyklem mógł jeszcze znajdować się za łukiem ul. (...), nie będąc widocznym dla oskarżonego, jednakże w momencie dojeżdżania do samego skrzyżowania, niewątpliwie znajdował się on już w polu jego widzenia.

6) Do wypadku doszło prawdopodobnie dlatego, że oskarżony nie widząc motocyklisty w momencie wjeżdżania na pas do skrętu w lewo, nie ponowił oceny sytuacji na skrzyżowaniu w momencie, gdy znalazł się bezpośrednio przed miejscem, z którego rozpoczął manewr skrętu, przez co nie zauważył motocykla i doprowadził do zderzenia z nim.

7) Do powstania wypadku przyczynił się także i kierujący motocyklem S. (...), oskarżyciel subsydiarny P. M.. Przyczynienie się do powstania wypadku z jego strony polegało na poruszaniu się motocyklem z prędkością przekraczającą dopuszczalną, co pozbawiło go możliwości wykonania skutecznych manewrów obronnych w reakcji na nieprawidłowy ruch samochodu oskarżonego i nieustąpienie mu pierwszeństwa (zajechanie drogi). W chwili powstania zagrożenia dla kierującego motocyklem, znajdował się on w odległości do ok. 30 m przed ustalonym miejscem zderzenia. Na takim dystansie, hamując prawidłowo hamulcami obu kół od prędkości 50 km/h, zdołałby się zatrzymać przed torem ruchu skręcającego przed nim samochodu. Nawet gdyby przyjąć, że prędkość motocykla została ustalona błędnie (tj. że została ona zawyżona) i w chwili powstania zagrożenia motocykl znajdował się w nieco innej, tj. mniejszej odległości przed miejscem wypadku, niż to wskazano, to i tak podjęcie manewru hamowania od prędkości 50 km/h skutkowałoby takim opóźnieniem dojazdu motocykla do miejsca zderzenia, że samochód zdołałby przed nim bezkolizyjnie przejechać. Zatem i w takim przypadku do powstania wypadku nie doszłoby.

Dowód: opinia biegłego z zakresu rekonstrukcji i ustalenia przyczyn wypadku drogowego k. 216-248, 291-292, 310-319;

Przesłuchiwany na rozprawie dnia 7 listopada 2013 roku P. O. nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu. Wyjaśnił, że tuż przed wypadkiem jechał z żoną ul. (...) w G.. Żona poprosiła go, by zjechał do piekarni. Na ul. (...) jest lewoskręt w kierunku tej piekarni. Gdy dojechał do skrętu, to zmienił pas ruchu, włączył kierunkowskaz i spokojnie podjeżdżał pod takie lekkie wzniesienie, które tam jest. Utrzymywał stałą niedużą prędkość. Kiedy upewniał się, że nic nie jedzie z na przeciwka, ani nikt nie idzie po pasach po lewej stronie, rozpoczął manewr skrętu w lewo. Gdy jedzie się tym lewoskrętem, to jest dobra widoczność, nie ma tam żadnych ograniczeń, widać pasy, widać samochody jadące z naprzeciwka. Jeżeli chodzi o drogę, w którą wjeżdżał później, to całej nie widać, niemniej jednak skręcając to widać przejście dla pieszych i jak ktoś podjeżdża to też widać. On nie zatrzymywał się, bo nic nie jechało z przeciwka, ani z lewej strony. Na samym początku lewoskrętu nie widać, co się dzieje za wniesieniem, tak samo jest jak się jedzie z drugiej strony. Kiedy już jechał w lewoskręcie cały czas patrzył na wprost i automatycznie w lewą czy nikt nie wchodzi na pas, cały czas patrzył na lewo i na wprost. On mógł wchodzić w ten zakręt około 30 km/h. Ta droga jest centralnie na północ i słońce było z prawej strony. Nie było momentu by świeciło w jego stronę. Nie było takiej możliwości. W momencie, kiedy wjechał przednimi kołami na pasy przejścia dla pieszych, wtedy właśnie poczuł to uderzenie. On nie ścinał tego skrętu, tam jest dosyć szeroki łuk. Jechał zgodnie ze strzałkami. Samochód przesunął mu się na lewy bok do krawężnika. Lewa strona dobiła do krawężnika kołami. Po zatrzymaniu się samochodu, wysiadł i zobaczył, że na asfalcie na tym lewoskręcie leży motocyklista, a obok motocyklisty gdzieś z trzy metry leży motor. Podeszedł bliżej i usłyszał, że ta osoba jęczy z bólu. Jeden z kierowców zadzwonił chyba wówczas po pomoc. Następnie żona połączyła się z policją. Oskarżony dokonał zgłoszenia. Po ok. 10 minut przyjechała karetka, która zaczęła opatrywać motocyklistę. Później przyjechała policja. Po godzinie 17: 00 oskarżony zadzwonił do policjanta, który odbierał jego zeznania, zapytał się jaki jest stan motocyklisty. Potem powiedziano mu, że nie uzyska więcej żadnych informacji. On nie czuje się winny tej sytuacji. Motocyklista jechał z za dużą prędkością. Gdy oskarżony skręcał w lewo to nic nie jechało.

Vide: wyjaśnienia oskarżonego P. O. k. 55-58;

Oskarżony P. O. nie był dotąd karany.

Dowód: karta karna k. 70;

Sąd stwierdził, że fakty te pozostają w zgodzie z zarzutem, że oskarżony spowodował wypadek drogowy określony w art. 177 § 2 k.k.

Przystępując do oceny poszczególnych dowodów, które miały znaczenie dla rekonstrukcji stanu faktycznego w niniejszej sprawie, w pierwszej kolejności Sąd oceniał zeznania pokrzywdzonego; generalnie były one spójne, logiczne i konsekwentne. Niestety niewiarygodne w jednym, istotnym fragmencie, a mianowicie przedstawienia swojej prędkości przed zdarzeniem jako 50 km/h (k. 60). Przeczy temu przede wszystkim uznana za rzetelną (o czym poniżej) opinia biegłego, który stwierdził, że prędkość z jaką poruszał się motocyklista była wyższa niż dozwolona. W pozostałym zakresie zeznania P. M. są rzetelne i korespondują z materiałem dowodowym uznanym za wiarygodny.

Jako wiarygodne Sąd uznał zeznania Z. M.; są one wprawdzie stosunkowo lakoniczne, ale jako całość spójne, konsekwentne i korespondują z pozostałym, uznanym za rzetelny materiałem dowodowym. Świadek krytycznego dnia wracał po służbie do domu i poruszał się swoim autem w ciągu pojazdów ul. (...). W pewnym momencie zauważył w lusterku wstecznym samochód jadący „...kontra ruch...”, którego kierowca – jak ocenił świadek – myślał, że zdąży wjechać na osiedle, ale wyjechał motor i się zderzył (k. 65). Niestety świadek nie potrafił podać więcej szczegółów samego wypadku, gdyż jak wskazał, obserwował zdarzenie jedynie w lusterku wstecznym swojego pojazdu.

Jako wiarygodne Sąd uznał zeznania: M. S. (2) i P. P. (2). Świadców nie widzieli jednak samego zdarzenia (M. S. (2) również odgłos silnika motocykla) a jedynie później konsekwencje wypadku. Tym niemniej ich relacja jako spójną, logiczną i konsekwentną, Sąd uznał za wiarygodny materiał dowodowy.

Podobnie Sąd ocenił zeznania Ł. K.. Świadek również nie widział zdarzenia, ale jako pierwszy udzielający pomocy, dramatyczne skutki wypadku. Dodatkowo świadek ocenił jako aktywny uczestnik ruchu w tamtym okresie na ul. (...), zachowanie się kierującego T., jako kierowcy, który korzystając z konfiguracji ulic starał się ominąć korek (k. 77-78). Taka ocena była nieuprawniona bo podparta jedynie domysłami świadka. Tym nie mniej jego relacja w części dotyczącej osobiście doświadczonego zdarzenia jako spójna, logiczna i konsekwentna, stanowiła dla Sądu wiarygodny materiał dowodowy.

Sąd ocenił zeznania A. O. (1) – żony oskarżonego, jako wiarygodne. Są one bowiem spójne, logiczne i konsekwentne. Nie są jednak rzetelne. Świadek wskazała, że to na jej prośbę mąż zmienił trasę dojazdu do pracy; mieli wstąpić do piekarni. Świadek wskazała natomiast, że mąż prowadził samochód płynnie, „...nic nie jechało i na przejściu dla pieszych też nikt nie szedł...” (k. 63). Relacja w tym zakresie jest sprzeczna ze wskazanym wyżej stanem faktycznym i ustaleniem, że faktycznie z przeciwnego pasa ruchu nadjeżdżał motocyklista. Świadek przedstawiając ten fragment zdarzenia nie przyznała, że po prostu jako pasażerka T. nie obserwowała przedpola jazdy, a wbrew faktom wprost zeznała, że „...nic nie jechało...”. I w tym Sąd dostrzega nierzetelność, bo jak wynikało z dynamiki sytuacji, na wprost ich T. musiał znajdować się motocyklista. W tej sytuacji Sąd skorzystał z jej relacji, ale jedynie w odpowiednim fragmencie jako podstawę do ustaleń faktycznych uznając, że w pozostałym, najbardziej istotnym fragmencie świadek starała się wybronić męża przed prawnokarnymi skutkami jego zachowania w dniu zdarzenia.

Sąd dał również wiarę zeznaniom: M. S. (1) i D. K. - funkcjonariuszom Policji, którzy przybyli na miejsce zdarzenia. Wskazać jednakże należy, iż przyczynili się oni w niewielkim stopniu do ustalenia przez Sąd stanu faktycznego albowiem widzieli jedynie skutki zaistniałego zdarzenia, ponieważ po przybyciu na miejsce wypadku wykonywali jedynie swoje obowiązki służbowe. Nie widzieli oni, ani tego co działo się przed zdarzeniem jak i w jego trakcie. Wskazać jednakże należy, iż zeznania te były spójne, konsekwentne i logiczne oraz znalazły odzwierciedlenie w pozostałym zebranym w sprawie materiale dowodowym. Dlatego też Sąd doszedł do przekonania, że zasługują one na uznanie ich za wiarygodne w całości.

Podobnie Sąd ocenił zeznania M. M.: są one spójne, logiczne i pozostają w zgodzie z materiałem dowodowym, który Sąd uznał za wiarygodny. Świadek, będąc żoną pokrzywdzonego nie widziała zdarzenia. Wskazała natomiast, że po telefonicznej informacji od sąsiada o wypadku, pojechała na miejsce gdzie jeszcze opatrywano jej męża (k. 61). Relacja tego świadka, jako rzetelna stanowiła w odpowiednim fragmencie podstawę do ustaleń faktycznych.

Sąd uznał, zacytowane wcześniej wyjaśnienia oskarżonego za wiarygodne, ale jedynie w zakresie w jakim pozostają w zgodzie z ustalonym stanem faktycznym. W pozostałym zakresie, a w szczególności nieprzyznanie się do popełnienia zarzucanego mu czynu i zapewnianie o należytej obserwacji przedpola jazdy przed wypadkiem, Sąd uznał za próbę uwolnienia się od odpowiedzialności karnej i zrzucenia całej winy za tragiczne zdarzenie na pokrzywdzonego.

Brak było podstaw, by kwestionować zasadność stanowiska wszystkich biegłych medyków. Opinie w przedmiocie doznanych obrażeń wydane zostały przez lekarzy w oparciu o obszerną dokumentację lekarską; jest ona zgodna z doświadczeniem życiowym i wskazaniami wiedzy, a zawarte w jej konkluzji wnioski zostały przedstawione w sposób logiczny i jasny, a przy tym kategoryczny.

Ponadto Sąd dał wiarę przytoczonej już w uzasadnieniu opinii biegłego przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z zakresu badań i rekonstrukcji wypadków drogowych – mgr inż. D. S.. Została ona sporządzona przez biegłego, w zakresie jego specjalności zawodowej oraz zgodnie ze wskazaniami wiedzy i doświadczenia. Przede wszystkim opinia ta przedstawia – z uwzględnieniem w s z e l k i c h wynikających z materiału dowodowego sprawy wariantów, przy założeniu zarówno prawdziwości wyjaśnień oskarżonego, jak i prawdziwości zeznań świadków – tzw. rozliczenie czasowo-przestrzenne wypadku. Jest ona bardzo czytelna i w istotnych momentach wsparta dokumentacją fotograficzną oraz rysunkami przedstawiającymi daną sytuację. Opinia wskazuje, jak przy poszczególnych wariantach przedstawiał się czas pozostający do dyspozycji kierowcy na wykonanie manewru obronnego i jakie miał on możliwości – w oparciu o całość materiału dowodowego – uniknięcia wypadku. Ponadto również ostateczne wnioski z nich płynące są spójne i logiczne. Z powyższych względów Sąd nie miał podstaw by kwestionować jej treść oraz moc dowodową tym bardziej,

że mgr inż. D. S. osobiście sprawdził jak w odniesieniu do materiału dowodowego, a w szczególności szkicu, protokołu oględzin i dokumentacji fotograficznej faktycznie wyglądało miejsce zdarzenia (vide: dokumentacja fotograficzna do opinii z przeprowadzonych oględzin miejsca k. 245-248 oraz fotografie złożone przed rozprawą w dniu 3 listopada 2015 r.). Taka postawa istotnie pozytywnie wyróżniła mgr inż. D. S. od pozostałych biegłych, stawiając jego opinię, jako bardzo istotny dowód w sprawie umożliwiający Sądowi właściwą ocenę zachowania oskarżonego na drodze i ustalenie jego odpowiedzialności za popełniony czyn.

Niestety Sąd nie uznał za wartościowe: Ekspertyzy sporządzonej przez biegłych z Ośrodka (...) w P. (k. 253-292 akt związkowych) oraz opinii biegłego J. Z.. Biegli nie podołali zadaniu. Ich stanowiska są przede wszystkim niepełne, a wszystkie próby uzupełniania niestety okazały się nieskuteczne. Wskazani biegli z Ośrodka (...) i biegły Z. nie potrafili przedstawić rzetelnego rozliczenia czasowo – przestrzennego i po prostu wskazać precyzyjnie gdzie znajdował się kierujący motocyklem w poszczególnych fazach jazdy oskarżonego, a w szczególności w ostatnim fragmencie skrętu T. w lewo. Ta okoliczność jest najbardziej istotna i rzutuje na kwestę przedmiotu postępowania: odpowiedzialność oskarżonego. Niestety biegli posługiwali się na tyle nieprecyzyjnymi ogólnikami, że przyznanie ekspertyzie i opinii statusu rzetelnej jest chybione. Przykładowo w pkt 10 wniosków Ekspertyzy (w aktach związkowych), wskazali, że w momencie, gdy samochód T. (...) rozpoczął manewr skrętu w lewo, motocykl znajdował się w odległości większej niż 68 m, od późniejszego miejsca wypadku i nie mógł być widoczny dla kierującego samochodem (k. 277-278 akt związkowych). Podczas rozprawy biegli nie potrafili podać również, na jakiej podstawie przyjęli, że kierujący T. poruszał się z prędkością 10 – 15 km/h. Wskazując, że źródłem są zeznania żony oskarżonego nie poparli swoich twierdzeń jakimkolwiek wyliczeniami umożliwiającymi sprawdzenie takiego wariantu. Niezrozumiałe było również zaniechanie przeprowadzenia przez wskazanych wyżej biegłych wizji lokalnej na potrzeby swoich opinii czy najprostszych oględzin umożliwiających skuteczną weryfikację swoich założeń gdzie – zdaniem Sądu – kluczowa dla wniosków końcowych miała przecież konfiguracja układu jezdni w przebiegu ruchu obu pojazdów. Takie stanowisko jest dla Sądu zaprzeczeniem rzetelności przy sporządzaniu Ekspertyzy przez zespół i opinii przez biegłego.

Sąd dał natomiast wiarę pozostałym dokumentom ujawnionym (i wymienionym enumeratywnie k. 193) na rozprawie głównej, ponieważ zostały one sporządzone w przepisanej prawem formie, przez powołane do tego organy, zgodnie z ich kompetencjami i upoważnieniami ustawowymi. Treść tych dokumentów odzwierciedla nadto obiektywny stan rzeczy i nie była kwestionowana przez strony w czasie postępowania, nie budziła również jakichkolwiek wątpliwości Sądu. Brak było również podstaw do kwestionowania dokumentów złożonych przez strony i biegłych w tym zdjęć czy danych technicznych motocykla.

Ustalony stan faktyczny daje podstawę do przypisania P. O. czynu zarzucanego mu w subsydiarnym akcie oskarżenia, tj. czynu z art. 177 § 2 k.k. Brak jest jakichkolwiek wątpliwości, że zachowania oskarżonego odpowiadają opisom zawartym we wskazanym wyżej przepisie.

Czynu z art. 177 § 2 k.k. dopuszcza się osoba, która naruszając, choćby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, którego następstwem jest śmierć innej osoby bądź ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Sąd nie miał wątpliwości, iż dnia 27 kwietnia 2011 roku, oskarżony ugodził w reguły bezpieczeństwa, wyrażonych w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym, co przyczyniło się do zaistnienia wypadku, opisanego w części wstępnej uzasadnienia. Wymaga podkreślenia fakt, iż zbliżając się do skrzyżowania ul. (...) i drogi osiedlowej zlokalizowanej przy posesji nr (...), oskarżony zignorował obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, wyrażony w art. 25 ust. 1 u.p.o.d. Szczególna ostrożność, to postawa uczestnika ruchu objawiająca się wzmożoną czujnością i baczным obserwowaniem danego elementu drogi (w tym przypadku – skrzyżowania). By uczynić zadość opisywanej zasadzie, kierujący jest obowiązany dostosować prędkości pojazdu do panujących warunków, tak, by możliwa była reakcja w obliczu zagrożenia. Powinien on zatem spodziewać się w danym miejscu innych uczestników ruchu lub innych elementów wpływających na obniżenie poziomu bezpieczeństwa. P. O. dojechał natomiast do skrzyżowania z relatywnie dużą prędkością nie zważając na dość nietypową architekturę tego skrzyżowania, która utrudniała dokonanie obserwacji. W tych warunkach, oskarżony, zamiast znacznego zredukowania prędkości pojazdu, podjął natychmiastową decyzję o wykonaniu manewru skrętu w lewo. Ponieważ P. O. skręcał właśnie w tym kierunku, cytowany przepis nakładał na niego obowiązek ustąpienia pierwszeństwa

P. M., nadjeżdżającemu swym motocyklem z przeciwka. Oskarżony nie dopuścił jednak do siebie możliwości nadjechania motocykla. Zebrany materiał dowodowy daje zatem podstawę do stwierdzenia, że oskarżony obserwował przeciwnego pas ruchu jedynie w momencie podjeżdżania pod wzniesienie i zbliżania się do skrzyżowania. W toku postępowania ustalono, że pokrzywdzony P. M. przyczynił się do zaistnienia wypadku, również naruszając zasady bezpieczeństwa ruchu lądowym. Pokrzywdzony kierował się w stronę skrzyżowania nie zachowując szczególnej ostrożności, co objawiło się zwłaszcza poprzez znaczne przekroczenie dozwolonej na tym odcinku drogi prędkości. Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego w akcie oskarżenia słusznie jednak zauważył, że obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu nie jest uzależniony od tego, czy pojazd kierujący pojazdem, któremu przysługuje pierwszeństwo, przestrzega obowiązujących przepisów. Zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa ma bowiem obowiązek powstrzymania się od wykonywania takich manewrów, które zmuszałyby uczestnika ruchu, któremu przysługuje pierwszeństwo do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości. Jak trafnie zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 maja 2011 roku w sprawie IV KK 44/11, „Zarówno z treści (art. 25 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym), jak z przepisu art. 2 pkt 23 ustawy prawo o ruchu drogowym, zawierającego ustawową definicję określenia „ustąpienie pierwszeństwa”, nie wynika, aby naruszenie tej zasady przez kierowcę zbliżającego się do skrzyżowania i zamierzającego skręcić w lewo było możliwe tylko wtedy, gdy jego manewr zmuszałby do zmiany kierunku ruchu lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości innego kierującego, poruszającego się z dozwoloną prędkością. (...) kierowca samochodu zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa nie musi powstrzymać się od ruchu, ale tylko wtedy, jeżeli ruch jego pojazdu nie mógłby zmusić kierującego pojazdem, posiadającego pierwszeństwo przejazdu, do zmiany prędkości czy pasa ruchu.” Nadto, jak słusznie zauważył Sąd Najwyższy w aktualnym do dziś wyroku z dnia 17 czerwca 1983 roku w sprawie IV 113/83, "Kierowca ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz winien on także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny. Oznacza to, że kierujący pojazdem winien zachować bezpieczną szybkość, czyli dostosować ją do konkretnych warunków drogowych (...). Trudno przecież uznać jazdę za bezpieczną i rozważną z szybkością 90-100 km/h wieczorem, nieoświetloną jezdnią obok kilkudziesięciu samochodów oczekujących w kolejce przed ruchliwą stacją benzynową, gdzie w każdej chwili można było spodziewać się jakiejś przeszkody, a oskarżony znajdował się w stanie głębokiego upojenia alkoholowego”. Podobnie, trudno uznać za bezpieczne i rozważne wjechanie na skrzyżowanie znajdujące się na wzniesieniu, tuż za łukiem drogi z prędkością ok. 26 km/h i podjęcie manewru bez znacznego zredukowania prędkości, a nawet zatrzymania pojazdu. Nie może być zatem wątpliwości, że przyczynienie się P. M. do zaistnienia wypadku nie może prowadzić do wyłączenia odpowiedzialności karnej P. O..

Bezsporne jest to, że następstwem wypadku spowodowanego przez P. O., była ciężka choroba długotrwała pokrzywdzonego P. M., a więc ciężki uszczerbek na jego zdrowiu w rozumieniu art. 156 § 1 k.k. Jak wynika z opinii biegłych z zakresu medycyny sądowej (k. 123-127), ok. 8 miesięcy po wypadku, pokrzywdzony był w trakcie leczenia i rehabilitacji związanej z rozległymi obrażeniami, jakich doznał. Zdaniem biegłych, w przyszłości należy liczyć się z powstaniem powikłań, które mogą w znacznym stopniu utrudnić pokrzywdzonemu pracy zarobkowej wymagającej pełnej sprawności fizycznej.

Sąd nie znalazł jakichkolwiek podstaw do stwierdzenia, iż w czasie popełnienia przez oskarżonego przypisanego mu czyn, zachodziła jakakolwiek okoliczność wyłączająca jego kryminalną bezprawność. Nie zachodziły również żadne okoliczności wyłączające winę P. O.. Nie był on w szczególności ograniczony w możliwości rozpoznania znaczenia i konsekwencji swojego czynu przez chorobę psychiczną, niedorozwój umysłowy lub czasowe zaburzenie czynności psychicznych. Oskarżony jest i już w trakcie popełniania czynów był osobą dorosłą, dojrzałą życiowo. W inkryminowanym czasie nie zaszła także czasowa niepoczytalność oskarżonego. Naruszył oni przepisy obowiązującego prawa, zdając sobie sprawę z ich treści i zagrożenia karnego, jakie niesie zachowanie w opisanym kształcie.

Stopień szkodliwości społecznej czynu P. O. należy określić, jako wysoki. Oskarżony swym zachowaniem pogwałcił podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, doprowadzając do wypadku drogowego, a w efekcie do poważnych i rozległych obrażeń ciała u pokrzywdzonego, stanowiących źródło ciężkiej choroby długotrwałej. P. O. ugodził w jedno z najważniejszych dóbr chronionych prawem – ludzkie zdrowie. Zachodzi duże prawdopodobieństwo

tego, że P. M. nie odzyska już pełnej sprawności, umożliwiającej mu swobodny wybór zawodu oraz podejmowanie zwykłej aktywności fizycznej.

Konfrontując ustalony stan faktyczny z przepisami ustawy, Sąd stwierdził, iż, w przedmiotowej sprawie zachodzą przesłanki do wydania wyroku skazującego. W punkcie I. sentencji wyroku, Sąd wymierzył zatem oskarżonemu karę 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności.

Na niekorzyść oskarżonego przemawiają okoliczności wpływające na ocenę szkodliwości społecznej czynu, a zwłaszcza względ na rodzaj naruszonego dobra oraz poważne, częściowo nieodwracalne skutki tego naruszenia. Na korzyść oskarżonego przemawia fakt, że jest on osobą niekaraną.

Sąd uznał, iż orzeczenie wobec P. O. kary pozbawienia wolności z warunkowym jej zawieszeniem (punkt II. wyroku) sprawi, że zostaną spełnione cele kary. W ocenie Sądu, można mieć nadzieję, iż samo zagrożenie w postaci możliwości przerwania okresu próby i osadzenia oskarżonego w zakładzie karnym wzbudzi w nim postawę praworządną, sprawi, że dokona on właściwej oceny swego postępowania pod kątem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zwłaszcza, że obok tej kary, Sąd orzekł dodatkowo środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, stanowiącą realną dolegliwość, która winna zapobiec wystąpieniu u oskarżonej poczucia bezkarności. Wpływ na decyzję Sądu miała charakterystyka P. O., który nie był w przeszłości karany, i którego nie sposób uznać za osobą zdemoralizowaną. W świetle opisanych wyżej okoliczności można mieć zatem nadzieję, że oskarżony nie popełni ponownie przestępstwa, zwłaszcza przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Mając na względzie pozytywną prognozę kryminologiczną, oraz całokształt okoliczności łagodzących, Sąd doszedł do przekonania, że mimo wysokiego stopnia szkodliwości społecznej czynu, orzeczenie wobec P. O., kary pozbawienia wolności o charakterze bezwzględnym stanowiłoby sankcję nieadekwatnie surową i dolegliwą (rażąco niewspółmierną). Jednocześnie Sąd uznał, że 2-letni okres próby jest wystarczający dla zweryfikowania prognozy kryminologicznej wobec oskarżonego.

Skazując oskarżonego za przestępstwo określone w art. 177 § 2 k.k., Sąd może orzec wobec niego, na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów mechanicznych określonego rodzaju. Przepis ten określa rodzaje przestępstw, za popełnienie których można orzec ten środek karny. W dalszej kolejności należy zaś wskazać, że zgodnie z art. 43 § 1 pkt 1 k.k. przewidziany zakaz orzeka się w latach, od roku do 10 lat. Zastosowany środek karny (tj. zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych) ma charakter prewencyjny i jego celem jest przede wszystkim uchronienie innych osób przed stwarzanym przez oskarżonego, jako uczestnika ruchu, zagrożeniem dla ich zdrowia i życia. Orzeczony przy tym przez Sąd okres jego trwania – 1 rok, ma dodatkowo jeszcze uświadomić oskarżonemu, że popełnianie przestępstw jest nieopłacalne, a skutki naruszenia kardynalnej zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego będą zawsze uciążliwe, zwłaszcza jeżeli jeszcze raz zważy się okoliczności w jakich doszło do tego naruszenia. W myśl wyraźnej dyspozycji art. 56 k.k., Sąd orzekając określony środek karny, kieruje się takimi samymi dyrektywami jego wymiaru, jak w przypadku orzekania kary. W związku z powyższym, omówione wyżej okoliczności mające wpływ na wymiar kary, Sąd uwzględnił również podejmując rozstrzygnięcie, co do okresu trwania orzeczonego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych wobec oskarżonego. Przede wszystkim zaś Sąd z jednej strony miał na uwadze, iż skutek zachowania na drodze P. O. jest bardzo poważny na zdrowiu pokrzywdzonego, ale z drugiej strony Sąd miał na uwadze, że od czasu zdarzenia oskarżony nie popełnił innych wykroczeń przeciwko przepisom ruchu drogowego. Taka postawa oskarżonego prowadzi do wniosku, iż orzeczony zakaz w wymiarze 1 roku jest wystarczającym, aby P. O. po odzyskaniu uprawnień do kierowania w dalszym ciągu będzie przestrzegał przepisów ruchu drogowego.

O kosztach procesu Sąd orzekł natomiast na podstawie art. 626 § 1 i art. 627 k.p.k. w zw. z art. 616 § 1 i 2 k.p.k. oraz na podstawie art. 1, art. 2 ust. 1 pkt 4 oraz art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (j. t. Dz. U. Nr 49 z 1983 r., poz. 223 z p. zm.). Przepisy te stanowią, że w orzeczeniu kończącym postępowanie sąd zawsze określa, kto ponosi koszty procesu (należą do nich m. in. koszty sądowe, obejmujące w niniejszej sprawie opłaty i wydatki poniesione przez Skarb Państwa od chwili wszczęcia postępowania). Zgodnie z wolą ustawodawcy od skazanych w sprawach z oskarżenia publicznego Sąd zasądza koszty sądowe na rzecz Skarbu Państwa. Ponadto,

Sąd przy rozstrzygnięciu tej kwestii kierował się ogólną zasadą sprawiedliwego postępowania, zgodnie z którą każdy kto przez swoje zawinione zachowanie spowodował wszczęcie postępowania karnego, zobowiązany jest do poniesienia jego kosztów. Oskarżony aktualnie w dalszym ciągu pracuje i otrzymuje stałe dochody.

Mając na uwadze przedstawione wyżej okoliczności oraz dokonane ustalenia faktyczne, Sąd Rejonowy Gdańsk – Południe w Gdańsku orzekł, jak w wyroku.