

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 marca 2014 roku

**Sąd Rejonowy dla Warszawy Śródmieścia w Warszawie V Wydział Karny w składzie:**

Przewodniczący: SSR Magdalena Roszkowska-Matusik

Protokolant: Monika Barańska

przy udziale Prokuratora: Krzysztofa Klimkiewicza, Małgorzaty Musiał, Joanny Duckiej, Przemysława Wójtowicza, Mateusza Kopciała i Anny Murawskiej

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 10.04.2013r., 5.06.2013 r., 22.08.2013 r., 23.10.2013 r., 11.12.2013 r., 22.01.2014 r., 13.03.2014 r. sprawy

**M. K. (2)**, syna Z. i G. z d. B., urodzonego w dniu (...) w G.

### **oskarżonego o to, że:**

w dniu 11 lipca 2012r. w W. przy Al. (...), naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 i 4 Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w ten sposób, że kierując samochodem m-ki S. (...) o nr rej. (...), na skutek niezachowania szczególnej ostrożności podczas zjazdu ze środkowego pasa ruchu oraz nieustąpienia pierwszeństwa pojazdu autobusowi (...) m-ki S. (...) nr rej. (...), zajeżdżał mu drogę, w wyniku czego kierujący autobusem, podjął manewr hamowania w celu uniknięcia zderzenia z samochodem osobowym m-ki S. (...) nr rej. (...), w wyniku czego pasażerka autobusu K. L., przewróciła się i doznała obrażeń ciała w postaci złamania kompresyjnego trzonu jedenastego kręgu piersiowego, które to obrażenia spowodowały u niej naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż siedem dni w myśl art. 157 § 1 k.k. ;

tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

### **orzeka:**

I. ustalając, że oskarżony **M. K. (2)** w ramach zarzucanego mu czynu, w dniu 11 lipca 2012r. w W. przy ul. (...). (...), naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 i 4 Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w ten sposób, że kierując samochodem marki (...)o nr rej. (...), na skutek niezachowania szczególnej ostrożności podczas zjazdu ze środkowego pasa ruchu, nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu autobusowi (...)marki (...)o nr rej. (...)prowadzonemu przez G. B., zajeżdżając mu drogę, co skutkowało podjęciem przez kierującego autobusem manewru hamowania, w wyniku czego pasażerka autobusu K. L., przewróciła się i doznała obrażeń ciała w postaci złamania kompresyjnego trzonu jedenastego kręgu piersiowego, które to obrażenia spowodowały u niej naruszenie czynności narządu ciała trwające dłużej niż siedem dni w myśl art. 157 § 1 k.k., czym wypełnił dyspozycję art. 177 § 1 k.k. – na podstawie art. 66 § 1 k.k. i art. 67 § 1 k.k. postępowanie karne względem oskarżonego warunkowo umarza na okres 2 (dwóch) lat tytułem próby;

II. na podstawie art. 67 § 3 k.k. zobowiązuje oskarżonego do zapłaty na rzecz pokrzywdzonej K. L. kwoty 1.500 (jednego tysiąca pięciuset) złotych tytułem częściowego naprawienia szkody;

III. zasądza od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa koszty sądowe w łącznej kwocie 3.698,19 (trzech tysięcy sześciuset dziewięćdziesięciu ośmiu złotych i 19/100), w tym opłatę w kwocie 100 (stu) złotych.

## UZASADNIENIE

### ***Na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie Sąd ustalił następujący stan faktyczny:***

W dniu 11 lipca 2012 roku około godziny 11.00 M. K. (2) jechał swoim samochodem marki (...) o nr rej. (...) środkowym pasem północnej jezdni ul. (...) w W. na odcinku ul. (...) - ul. (...) w kierunku ul. (...). W tym samym czasie i kierunku prawym pasem północnej jezdni ul. (...), oznaczonym poziomym znakiem P-22 BUS (tzw. bus-pasem), poruszał się w kierunku ul. (...), prowadząc autobus (...) marki (...) o nr rej. (...). G. B. poruszał się autobusem z prędkością około 40 km/h (dowody: wyjaśnienia oskarżonego M. K. (2) 145-146; zeznania świadka G. B. k. 18v, 148-149; zeznania świadka K. L. – k. 147, k.20, protokół oględzin miejsca wypadku drogowego – k. 3-4, szkic miejsca wypadku k.11, materiał poglądowy – k.40). Na wysokości posesji nr (...) na ul. (...) podjął manewr skrętu w prawo celem wjechania bezpośrednio ze środkowego pasa na parking samochodowy znajdujący się przy prawej krawędzi jezdni, którą poruszały się oba w/w pojazdy. W chwili podejmowania tegoż manewru przez M. K. (2) – jego samochód oraz autobus prowadzony przez G. B. dzieliła odległość 27 metrów. M. K. (2) widział poruszający się bus-pasem autobus, ale był przekonany, iż bezkolizyjnie zdąży zaparkować swój pojazd na w/w parkingu samochodowym (vide k. 145 – wyjaśnienia oskarżonego). W momencie gdy samochód prowadzony przez M. K. (2) zaczął przekraczać linię przerywaną wydzielającą prawy pas ruchu i bus-pas oba w/w pojazdy dzieliła już odległość 24 metrów. Wówczas dla kierującego autobusem G. B. powstał stan zagrożenia. G. B. w tym momencie podjął decyzję o awaryjnym hamowaniu i mocno nacisnął na pedał hamulca powodując gwałtowne hamowanie autobusu, sądząc, że taki manewr jest niezbędny w celu uniknięcia kolizji pojazdów. Gdy (...) prowadzony przez M. K. (2) połową swej bryły znajdował się już na prawym pasie ruchu – autobus znajdował się od niego w odległości około 19 metrów. Po tym M. K. (2) kontynuował wjeżdżanie z jezdni na miejsce parkingowe. Wówczas oba pojazdy dzieliła już odległość 10 metrów. Ostatecznie M. K. (2) wjechał na miejsce parkingowe. W wyniku tegoż gwałtownego hamowania autobus pozostawił na jezdni ślady hamowania o długości 4,4 metra w odległości 30 metrów od miejsca zaparkowania pojazdu marki (...). Autobus prowadzony przez G. B. nie zatrzymał się od razu na skutek podjętego gwałtownego hamowania; zatrzymał się dopiero w odległości około 10 metrów od zaparkowanego pojazdu (...) (dowody: pisemna i ustna opinia biegłego T. D. k. 281-290, 309-312; protokół oględzin miejsca wypadku k. 3-4; protokół użycia alko sensora k. 5-6; protokoły oględzin pojazdu k. 7-8, 9-10; szkic miejsca wypadku k. 11; materiał poglądowy k. 40; pismo (...) Sp. z o.o. k. 160-161; częściowo wyjaśnienia oskarżonego M. K. (2) (k. 145), zeznania świadka G. B. k. 18v, 148-149 oraz zeznania świadków K. L. k. 20v-21, 147-148 i Z. K. k. 27v-28).

Na skutek podjętego przez kierowcę autobusu marki (...) manewru hamowania, wynikającego ze stworzonego przez M. K. (2) prowadzącego samochód marki (...) stanu zagrożenia na drodze - pasażer autobusu K. L. przewróciła się doznając obrażeń ciała w postaci złamania kompresyjnego trzonu jedenastego kręgu piersiowego, które to obrażenia spowodowały w niej naruszenie czynności narządu ciała trwające dłużej niż siedem dni (dowody: karta informacyjna leczenia szpitalnego k. 24; karta informacyjna leczenia k. 31-32; opinia sądowno-lekarska k. 35; zeznania świadka K. L. k. 20v-21, 147-148)

Powyższym zachowaniem M. K. (2) naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym określone w art. 22 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym w ten sposób, że nie zachował szczególnej ostrożności podczas zjazdu ze środkowego pasa ruchu nie ustępując pierwszeństwa prowadzonemu przez G. B. autobusowi marki (...) (vide k. 286, k. 288 pisemna opinia biegłego T. D.).

Podjęty przez G. B. manewr hamowania był konieczny, albowiem M. K. (2) swoim zachowaniem stworzył stan zagrożenia na drodze, jednak w celu uniknięcia kolizji obu pojazdów wystarczające byłoby zastosowanie łagodniejszego manewru hamowania (vide k. 309 – ustna opinia biegłego T. D.).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych dowodów osobowych i nieosobowych.

Oskarżony M. K. (2) (vide k. 145-146) nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu jednocześnie wyjaśniając, iż przejeżdżając skrzyżowanie ul. (...) z ul. (...) poruszał się z prędkością około 40-45 km/h w kierunku (...), poszukując miejsca do zaparkowania. Wskazał, iż na wolne miejsce parkingowe zjechał bezpośrednio ze środkowego pasa ruchu, poruszając się powoli. Oskarżony wyjaśnił, iż wykonując manewr zjazdu na miejsce parkingowe widział zbliżający się autobus, który znajdował się w bezpiecznej odległości około 30-40 metrów. Nadto wskazał, iż na skutek podjęcia gwałtownego hamowania autobus zatrzymał się i pozostawił ślady hamowania w odległości około 30 metrów od miejsca zaparkowania jego pojazdu, a następnie kierujący autobusem zastawił jego pojazd, uniemożliwiając mu wyjechanie z miejsca parkingowego. Oskarżony wyjaśnił również, iż w autobusie ujrzał leżącą kobietę, do której następnie została wezwana karetka pogotowia.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Materiał dowodowy który został zgromadzony w sprawie niniejszej potwierdził i to bez żadnych wątpliwości, że oskarżony M. K. (2) jest winien popełnienia zarzucanego mu czynu, a kwalifikowanego z art. 177 § 1 k.k. Na winę oskarżonego wskazują niemal wszystkie dowody w sprawie przeprowadzone, poddane wnikliwej analizie, w tym częściowo wyjaśnienia samego oskarżonego, które – co zostanie jeszcze szczegółowo rozwinięte poniżej – stanowiły punkt odniesienia dla wydanej w sprawie opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D..

Sąd uznał wyjaśnienia oskarżonego za wiarygodne co do głównej sekwencji zdarzenia objętego aktem oskarżenia, a mianowicie co do wskazanego przez niego miejsca w którym doszło do wypadku, podjętego przez niego manewru skrętu w prawo na parking bezpośrednio ze środkowego pasa ruchu na ul. (...) oraz odległości jaka dzieliła miejsce w którym autobus pozostawił ślady hamowania od miejsca zaparkowania pojazdu oskarżonego, czyli (...). Nie sposób także kwestionować tej części wyjaśnień oskarżonego, w których podał, iż rozpoczynając rzeczony manewr zjazdu ze środkowego pasa ruchu widział poruszający się bus-pasem autobus, jednakże był przekonany, iż znajduje się od niego w bezpiecznej odległości, która pozwoli mu bezkolizyjnie zaparkować jego samochód. Natomiast za niewiarygodne Sąd uznał wyjaśnienia oskarżonego co do podanej przez niego bezpiecznej odległości jaka miała dzielić prowadzony przez niego samochód marki (...) i autobus, w momencie wykonywania przez niego manewru skrętu w prawo, a którą to odległość oskarżony określał na około 30-40 metrów. W końcu za niewiarygodne Sąd uznał te wyjaśnienia oskarżonego, w których negował on swoją winę w odniesieniu do zarzucanego mu czynu.

Wyjaśnienia oskarżonego co do głównej sekwencji zdarzenia są wewnętrznie spójne i logiczne, a w dodatku w zakresie miejsca i przebiegu przedmiotowego zdarzenia, w szczególności w zakresie podjętego przez niego manewru skrętu na parking oraz manewru gwałtownego hamowania podjętego przez kierowcę autobusu, znajdują potwierdzenie w zeznaniach świadka G. B. oraz w opinii biegłego z zakresu wypadków drogowych T. D.. Jednak w zakresie odległości w jakiej miał się znajdować pojazd oskarżonego od autobusu, wyjaśnienia te nie znajdują potwierdzenia w opinii biegłego T. D., a wręcz stwierdzić trzeba, iż zostały one zaprzeczone przeprowadzoną przez biegłego symulacją zdarzenia, szczegółowo przedstawioną w wydanej w sprawie opinii pisemnej tegoż biegłego (vide k. 285 – 287). Nadto – tej treści wyjaśnieniom przeczą także zeznania świadka G. B. – kierowcy autobusu (...). W tym miejscu stwierdzić należy, iż opinię biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D. Sąd uznał za w pełni wiarygodny dowód w sprawie niniejszej. Opinia ta jest jasna i bezsprzeczna, została wydana przez osobę posiadającą specjalistyczną wiedzę z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych i Sąd nie znajduje podstaw do zakwestionowania zawartych w niej treści. Jak przy tym wynika z przywołanej opinii biegłego T. D., pojazd marki (...) prowadzony przez oskarżonego znajdował się w odległości 27 metrów od autobusu (...) w chwili podjęcia przez oskarżonego manewru skrętu w prawo, tj. zjazdu z pasa środkowego na parking znajdujący się przy jezdni Al. (...). Dlatego też we wskazanym wyżej zakresie Sąd nie obdarzył wyjaśnień oskarżonego przymiotem wiarygodności.

Za wiarygodne co do sekwencji zdarzenia, w tym co do miejsca i przebiegu zdarzenia objętego aktem oskarżenia Sąd uznał także zeznania kierującego autobusem marki (...) świadka G. B. (vide k. 18v, 148-149), który podał, iż pojazd marki (...) wjechał bezpośrednio ze środkowego pasa ruchu na miejsce parkingowe zajeżdżając mu drogę, na skutek czego był on zmuszony podjąć manewr gwałtownego hamowania w celu uniknięcia zderzenia pojazdów, co doprowadził do wystąpienia obrażeń u jednej z pasażerek autobusu. W tym zakresie zeznania świadka G. B. pozostają

zgodne z wyjaśnieniami oskarżonego, są także spójne i konsekwentne. Nadto, w powyższym zakresie zeznania te zostały także wzmocnione wydaną w sprawie opinią biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D.. Należy jednak zważyć, iż podane przez G. B.: a/ prędkość 25 km/h z jaką miał poruszać się prowadzony przez niego autobus oraz b/ odległość 2 metrów w jakiej miał znajdować się pojazd (...) od prowadzonego przezeń autobusu w chwili wjazdu przez kierującego (...) na parking, znajdujący się przy Jezdni Al. (...) - nie znalazły potwierdzenia w opinii biegłego T. D., który to dowód, jak już zaznaczono powyżej Sąd uznał za w pełni wiarygodny i stanowiący podstawę do czynienia w sprawie ustaleń faktycznych. Z wyliczeń poczynionych przez biegłego T. D. w oparciu o długość śladów hamowania pozostawionych przez autobus prowadzony przez G. B. wynika bowiem, iż w chwili podjęcia manewru hamowania autobus ten poruszał się z prędkością około 40 km/h, natomiast nie jest możliwym, aby kierowca autobusu przy takiej prędkości podjął manewr hamowania w odległości 2 metrów od prowadzonego przez oskarżonego (...). Doprowadziłoby to bowiem do zderzenia tych pojazdów, a bezspornym w niniejszej sprawie jest, iż do bezpośredniego kontaktu przedmiotowych pojazdów nie doszło. Dlatego też należało uznać za niewiarygodne zeznania świadka G. B. w zakresie podanych przez niego a wyżej wskazanych wartości, co jednak nie dyskredytuje jego zeznań w pozostałym zakresie. W ocenie Sądu podane przez świadka G. B. błędne wartości wynikać mogą ze stresu związanego z zagrożeniem spowodowanym przez przedmiotowe zdarzenie, co mogło doprowadzić do niewłaściwej oceny wskazanych wyżej wartości. Pomimo częściowej odmowy wiarygodności zeznaniom świadka G. B. – jak już sygnalizowano wcześniej, pozostała część jego zeznań, jako zgodna z wyjaśnieniami oskarżonego, jak też z opinią biegłego T. D., nie może być zdaniem Sądu kwestionowana.

Za wiarygodne w całości Sąd uznał także zeznania świadka K. L. (k. 20v-21, 147-148), w szczególności co do podjęcia przez kierowcę autobusu gwałtownego manewru hamowania oraz odniesionych przez nią obrażeń. Zeznania tegoż świadka są spójne, niesprzeczne, logicznie i konsekwentne, a co więcej - znalazły potwierdzenie w pozostałym zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym, w szczególności wyjaśnieniach oskarżonego i zeznaniach świadka G. B. oraz zgromadzonej dokumentacji medycznej, jak też w treści opinii sądowno-lekarskiej. Mając na względzie zeznania świadka K. L. zaznaczyć jednak trzeba, iż nie wniosły one do sprawy istotnych okoliczności, które dotyczyłyby się zaistniałego zagrożenia na drodze. Wyłączając bowiem wskazywaną przez świadka okoliczność podjęcia przez kierowcę autobusu manewru gwałtownego hamowania, jak też podawane przez świadka, a oparte na tym co usłyszała okoliczności, iż kierowca autobusu twierdził, że samochód skręcający z lewego pasa zajechał mu drogę, chcąc wjechać na parking (vide k. 20v) - świadek K. L. nie posiadała istotnych informacji na temat przebiegu zdarzenia. Jej zeznania były jednak niezmiernie istotne w zakresie skutków wypadku objętego postępowaniem. Z zeznań tych, potwierdzonych zresztą wydaną w sprawie opinią biegłego z zakresu medycyny sądowej, jak też załączoną do akt sprawy dokumentacją medyczną – wynika bowiem wprost, iż wskutek zdarzenia objętego aktem oskarżenia K. L. doznała takich obrażeń ciała, które powodowały naruszenie czynności narządów jej ciała na czas powyżej siedmiu dni, w rozumieniu art. 157 § 1 k.k.

Przymiotem wiarygodności Sąd obdarzył także zeznania świadka Z. K. (k. 27v-28; ujawnione – k. 150), gdyż były one spójne, logiczne i wewnątrznie niesprzeczne. Zeznania te jednak wiele do sprawy nie wniosły, poza potwierdzeniem bezspornej okoliczności podjęcia przez kierowcę autobusu gwałtownego manewru hamowania.

Powyżej zaznaczono już, że Sąd uznał za w pełni wiarygodny dowód w sprawie opinię biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, a sporządzoną przez biegłego T. D.; zarówno pisemną jak i ustną (vide k. 281-290, 309-312). Przedmiotowa opinia (traktowana całościowo) jest spójna, jednolita, bezsprzeczna i logiczna. Została sporządzona fachowo i rzetelnie, w sposób, który nie budzi jakichkolwiek zastrzeżeń. Nadto – biegły T. D. przesłuchany na rozprawie głównej odpowiedział rzeczowo i wyczerpująco na wszystkie zadane mu pytania, konsekwentnie potwierdzając wnioski wywiedzione w przedstawionej Sądowi opinii pisemnej. Należy też podkreślić, iż opinia ta została sporządzona przez osobę posiadającą wysokie kwalifikacje i dysponującą wiedzą niezbędną do przeprowadzenia rekonstrukcji wypadków drogowych.

Mając na względzie całościową opinię biegłego T. D. wskazać także trzeba, że biegły w swojej opinii, uwzględniając długość śladów hamowania pozostawionych przez koła autobusu, obliczył, iż prędkość autobusu przed zdarzeniem wynosiła powyżej 35,2 km/h - około 40 km/h. Przy przyjęciu takiej prędkości oraz wskazanego przez oskarżonego

położenia śladów hamowania autobusu w stosunku do zaparkowanego pojazdu (...) (a więc przy uwzględnieniu treści wyjaśnień oskarżonego i przyjmując je za punkt odniesienia), biegły wskazał, iż w chwili rozpoczęcia przez pojazd (...) prowadzonego przez oskarżonego manewru skrętu w prawo, znajdował się on w odległości około 27 metrów od autobusu prowadzonego przez G. B., które to ustalenie przeczy częściowo wyjaśnieniom oskarżonego. Biegły T. D. wykluczył także możliwość wykonania przez pojazd (...) manewru zjazdu na parking w odległości 2 metrów od autobusu – które to ustalenie przeczy częściowo zeznaniom świadka G. B.. W oparciu o poczynione wyliczenia biegły wskazał, iż podjęty przez kierującego (...), tj. przez oskarżonego, manewr skrętu w prawo i przecięcie przezeń prawego pasa ruchu celem wjazdu na miejsce parkingowe położone na parkingu umiejscowionym przy jezdni ulicy (...) (...) - stworzył stan zagrożenia dla kierującego autobusem (...) marki (...) G. B.. Podczas rozprawy głównej biegły T. D. wskazał nadto, iż kierowca autobusu mógł wyhamować przed torem ruchu skręcającego w prawo pojazdu (...) stosując łagodniejsze hamowanie, niż to które rzeczywiście podjął. Zdaniem biegłego T. D. gwałtowny manewr hamowania podjęty przez kierowcę autobusu spowodowany mógł być odruchową reakcją na zaistniałe zagrożenie. Biegły wskazał też, iż masa pojazdu nie ma wpływu na długość drogi hamowania (k. 308). To ostatnie przywołane stwierdzenie biegłego, w ocenie Sądu, musi być uwzględnione przy ocenie zeznań świadka G. B., z których wynika, że był on przekonany, iż na zaistniałe zagrożenie na drodze musi zareagować szybko i gwałtownie, albowiem w przeciwnym razie z uwagi na masę autobusu, którym jechał – nie uniknie zderzenia z samochodem marki (...) prowadzonym przez oskarżonego (vide k. 148, k. 149 – zeznania świadka G. B.). Zdaniem Sądu, choć opinia biegłego przeczy przywołanemu stwierdzeniu świadka G. B., to uznać trzeba, iż w tym aspekcie zeznania G. B. nie mogą zostać zakwestionowane, jako że świadek mógł być przekonany o tym, że masa autobusu ma wpływ na długość drogi hamowania autobusem. Takie przekonanie nie jest bowiem nie logiczne, zaś wiedza o tym, że jest inaczej wynika z wiadomości specjalnych, a więc nie może być uznana za wiedzę powszechną.

Sąd uznał także w całości za wiarygodną opinię sądowo-lekarską biegłego chirurga Z. M. (k. 35), bowiem została ona sporządzona fachowo i rzetelnie, przez osobę dysponującą wiedzą i doświadczeniem z zakresu medycyny. Jest też jasna i bezsprzeczna. W opinii tej zostało wskazane, iż stwierdzone naruszenie czynności narządu ciała pokrzywdzonej K. L. w postaci złamania kompresyjnego jedenastego kręgu piersiowego nastąpiło na okres powyżej 7 dni, co stanowi średni uszczerbek na zdrowiu w rozumieniu art. 157 § 1 k.k. Powyżej wskazywano już, że ten dowód znajduje potwierdzenie zarówno w zeznaniach świadka K. L., jak też w treści załączonego do akt sprawy dokumentu w postaci karty informacyjnej leczenia szpitalnego (k. 24).

Podstawy ustalenia stanu faktycznego nie mogły natomiast zdaniem Sądu stanowić: opinia pisemna oraz pisemna i ustna opinia uzupełniająca biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych J. Z. (k. 41-86, 194-196, 210-261, 311-312), gdyż były one w ocenie Sądu niejasne i zachodziły w nich wewnętrzne sprzeczności. Co prawda biegły J. Z. doszedł do podobnych wniosków co biegły T. D. w zakresie stworzenia stanu zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez kierowcę pojazdu (...), czyli przez oskarżonego M. K. (2), to jednak przedstawiony przez tegoż biegłego w opinii tok rozumowania, prowadzący go do takiego wniosku nie jest dla Sądu logiczny i jasny, w szczególności w świetle stwierdzenia przez tegoż biegłego, iż w oparciu o dane zgromadzone na etapie postępowania przygotowawczego w postaci śladów kryminalistycznych - nie jest możliwe przeprowadzenie analizy czasowo-ruchowej przedmiotowego zdarzenia, a mimo to wywiedzenie wniosków o stworzeniu przez kierowcę (...) zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z tych też względów Sąd nie uczynił przedmiotowych opinii podstawą ustaleń faktycznych w sprawie niniejszej.

Sąd nie uczynił także podstawą ustaleń faktycznych zeznań złożonych w sprawie przez świadka E. K. (k. 149-150). Z zeznań tegoż świadka wynika, iż będąc pasażerem pojazdu (...) prowadzonego przez oskarżonego w dniu zdarzenia objętego aktem oskarżenia w sprawie niniejszej – widziała on prawdopodobnie (jako że świadek użyła słowa „chyba” – k. 149) autobus (...) w momencie gdy oskarżony zjechał z ronda mieszczącego się przy Al. (...), natomiast nie widziała już autobusu jadącego bus-pasem podczas wykonywania przez oskarżonego manewru zjazdu na parking ze środkowego pasa ruchu w Al. (...).

Mając na względzie przytoczone powyżej zeznania należy zważyć, iż świadek E. K. posługuje się jedynie ogólnymi sformułowaniami co do położenia autobusu (...), jednak nie dostarcza żadnych konkretnych informacji na temat

prędkości pojazdów czy ich wzajemnego położenia, które umożliwiłyby weryfikację rzeczywistego przebiegu zdarzenia. Nadto – jej zeznania po części zostały oparte na przypuszczeniach co do tego co świadek tego dnia tak naprawdę widziała, co w sposób jednoznaczny ten dowód dyskredytuje i nie pozwala na oparcie na nim ustaleń faktycznych w sprawie.

Sąd uznał także za nieprzydatne dla ustalenia stanu faktycznego w sprawie niniejszej zeznania funkcjonariusza policji G. K. (k. 243-244), bowiem świadek ten nie pamiętał okoliczności niniejszej sprawy i nie posiadał informacji istotnych dla ustalenia przebiegu zdarzenia z dnia 11 lipca 2012 roku. Zważyć trzeba przy tym, iż świadek ten został przesłuchany w sprawie wyłącznie w wyniku wyrażanych przez oskarżonego zastrzeżeń co do zabezpieczenia i udokumentowania śladów kryminalistycznych związanych z wypadkiem objętym aktem oskarżenia. W swoich zeznaniach świadek G. K. opisał ogólną procedurę zabezpieczania dowodów na miejscu wypadku drogowego, jak i zasady dotyczące sporządzania dokumentacji procesowej w związku z takimi zdarzeniami. Zeznania te Sąd uznał za wiarygodne, albowiem nie znajdują one przeciwdowodu, są przy tym spójne i logiczne, ale jak wskazano – nie wniosły one nic do ustaleń stanu faktycznego. Mając przy tym na względzie dowód z zeznań świadka G. K. stwierdzić także trzeba, iż Sąd za wiarygodne dowody w sprawie uznał także dokumenty o charakterze procesowym w postaci: protokołu oględzin wypadku drogowego (k.3 – 4), protokołów użycia alko metru (k. 5,k.6), protokołów oględzin pojazdów (k. 7 – 8, k. 9 -10) oraz szkicu miejsca wypadku drogowego (k.11), a także wykonany w sprawie materiał poglądowy (k.40). Dokumenty te zostały sporządzone przez osoby do tego uprawnione, w sposób znajdujący swoje podstawy w obowiązujących przepisach prawa i Sąd nie widzi podstaw do przyjęcia, iż rzeczone dokumenty nie odzwierciedlają rzeczywistego stanu rzeczy. To samo stwierdzenie odnieść należy do załączonego do akt sprawy dokumentu w postaci karty informacyjnej o wypadku nadesłanego przez (...) Spółka z o.o. (vide k. 160 – 161), tym bardziej, że treść tegoż dokumentu znajduje potwierdzenie w opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D..

Przechodząc do rozważań prawnych wskazać trzeba, iż odpowiedzialności karnej z art.177 § 1 k.k. podlega ten kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k. Z treści przywołanego przepisu wynika, iż naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może być zarówno umyślne, jak i nieumyślne, natomiast wynikające stąd skutki dotyczące zdrowia muszą być objęte winą nieumyślną. Przesądza to o kwalifikacji wypadku komunikacyjnego jako występku nieumyślnego, jednakże umyślne naruszenie tych zasad przez sprawcę wypadku powinno być uwzględnione przy wymiarze kary. Co więcej należy wskazać, że czyn z art.177 § 1 k.k. jest przestępstwem materialnym, którego następstwem jest spowodowanie obrażeń ciała w rozumieniu art. 157 § 1 k.k., czyli na czas przekraczający 7 dni. Znamię określające czynność sprawczą z art.177 § 1 k.k. odwołuje się do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przez które to zasady należy rozumieć nie tylko ustawowo określone reguły postępowania w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, ale także zasady mające charakter zwyczajowy bądź wynikające ze specyfiki konkretnej sytuacji.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do wypełnienia przez oskarżonego znamienia sprawczego w postaci naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Z poczynionych ustaleń faktycznych wynika, iż oskarżony M. K. (2) poruszał się środkowym pasem północnej jezdni ul. (...) na odcinku ul. (...) – ul. (...) w W., a następnie podjął manewr skrętu w prawo w celu zjazdu na parking znajdujący się przy prawej krawędzi jezdni. Zatem - aby wjechać na parking, oskarżony musiał swoim torem jazdy przeciąć prawy pas ruchu oznaczony znakiem poziomym P-22 BUS. Do podjętego przez oskarżonego manewru znajdują zastosowanie zasady dotyczące zachowania podczas zmiany zajmowanego pasa ruchu wyrażone w art. 22 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym. Stosownie do ust. 1 powołanego przepisu - kierujący pojazdem zobowiązany jest zachować szczególną ostrożność podczas zmiany pasa ruchu, natomiast zgodnie z ust. 4 tegoż przepisu - nadto zobowiązany jest ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać. Jak wynika z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D. - pojazd oskarżonego znajdował się w odległości około 27 metrów od autobusu (...) w chwili rozpoczęcia przez niego manewru skrętu w prawo. Nadto z opinii tej wynika, iż oskarżony skręcając w prawo i przecinając prawy pas ruchu stworzył zagrożenie dla kierującego autobusem (...), co było bezpośrednią przyczyną wypadku objętego aktem oskarżenia w sprawie niniejszej. Z wyjaśnień oskarżonego wynika natomiast,

iż w jego ocenie autobus znajdował się w bezpiecznej odległości od jego pojazdu, która umożliwiła mu bezpieczny zjazd na miejsce parkingowe. Mając powyższe na względzie i w świetle opinii biegłego T. D., którą Sąd orzekający w całości podziela, należy stwierdzić, iż oskarżony podejmując manewr skrętu w prawo w celu zjazdu na parking powinien był ustąpić pierwszeństwa przejazdu autobusowi (...) poruszającemu się prawym pasem ruchu. Mimo to oskarżony nie zachowując należytej ostrożności, lekkomyślnie – będąc przekonany, że zdąży wjechać na parking bez stworzenia stanu zagrożenia na drodze - podjął przedmiotowy manewr, zajeżdżając drogę zbliżającemu się doń autobusowi (...) i wymuszając w ten sposób na kierowcy tego autobusu konieczność podjęcia manewru hamowania. Na marginesie należy wskazać, iż kierowca autobusu G. B. poruszał się pasem oznaczonym znakiem poziomym P-22 BUS, który zgodnie § 91 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych jest wydzielony dla ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Okoliczność ta w ocenie Sądu dodatkowo wpływa na negatywną ocenę naruszenia przez oskarżonego zasad bezpieczeństwa, gdyż nie tylko nie ustąpił on pierwszeństwa przejazdu pojazdowi poruszającemu się pasem ruchu, na który zamierzał wjechać, ale nie ustąpił tegoż pierwszeństwa przejazdu autobusowi komunikacji miejskiej, poruszającemu się pasem specjalnie dla autobusów wydzielonym.

Nie mniej jednak w sprawie niniejszej należy uwzględnić fakt, który wynika z treści opinii ustnej biegłego T. D. (k. 309) i na co zwracano już uwagę wcześniej, a mianowicie, to że odległość dzieląca (...) prowadzonego przez oskarżonego od autobusu (...) prowadzonego przez G. B. nie wymagała od kierowcy autobusu tak gwałtownego hamowania jak zostało przez niego podjęte, bowiem kierowca autobusu był w stanie uniknąć zderzenia z pojazdem oskarżonego podejmując łagodniejszy manewr hamowania. Z tego względu Sąd przyjął, iż kierowca autobusu (...) G. B. przyczynił się do wypadku z dnia 11 lipca 2012 roku w którym naruszenia czynności narządów ciała powyżej 7 dni doznała pokrzywdzona K. L., a konkretnie do skutków tegoż wypadku w postaci opisanych obrażeń ciała K. L.. Nie można bowiem wykluczyć, iż nieco słabsze hamowanie autobusu aniżeli to podjęte przez G. B. w realiach niniejszej sprawy – skutkowałoby powstaniem po stronie pokrzywdzonej obrażeń łagodniejszych. Jednakże fakt podjęcia przez G. B. gwałtowniejszego manewru hamowania niż to było konieczne w zaistniałej na drodze sytuacji, nie wpływa na ocenę faktu naruszenia przez oskarżonego M. K. (2) zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i spowodowania przez niego wypadku objętego aktem oskarżenia w sprawie niniejszej, albowiem to oskarżony spowodował stan zagrożenia na drodze. Okoliczność ta jedynie może mieć i miała wpływ na ocenę stopnia społecznej szkodliwości czynu i ocenę stopnia winy oskarżonego.

Należy także ponownie zaznaczyć, iż oskarżony dopuścił się naruszenia omówionych powyżej zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym nieumyślnie. Jak wskazał bowiem oskarżony, autobus (...) w jego ocenie znajdował się w bezpiecznej odległości od jego pojazdu, która to odległość umożliwiła mu bezkolizyjny wjazd na parking. Tej treści wyjaśnienia oskarżonego, przy uwzględnieniu pozostałych dowodów zgromadzonych w sprawie, a w szczególności przy uwzględnieniu treści opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych T. D., nakazują przyjąć, iż oskarżony w sposób lekkomyślny ocenił istniejącą na drodze sytuację, uznając w sposób nieuprawniony, że zdąży bez stwarzania stanu zagrożenia zjechać z pasa środkowego jezdni na miejsce parkingowe. Zatem oskarżony przewidywał możliwość naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, mimo to na skutek niezachowania należytej ostrożności dopuścił się naruszenia zasad określonych w art. 22 ust. 1 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Bezspornym jest także nieumyślne spowodowanie przez oskarżonego wypadku z dnia 11 lipca 2012 roku.

W świetle powyższego niewątpliwym w ocenie Sądu jest wyczerpanie przez oskarżonego M. K. (2) znamion przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. Jak wykazano powyżej, oskarżony naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym nieumyślnie spowodował wypadek, a jego zachowanie pozostaje w związku przyczynowym i normatywnym ze skutkiem w postaci odniesienia przez K. L. obrażeń ciała określonych w art. 157 § 1 k.k.

Mając na uwadze powyższe Sąd na podstawie art. 66 § 1 k.k. oraz art. 67 § 1 k.k. postępowanie karne względem oskarżonego M. K. (2) warunkowo umorzył na okres 2 (dwóch) lat próby.

Stosownie do przepisu art. 66 § 1 i 2 k.k. zastosowanie wobec oskarżonego instytucji warunkowego umorzenia postępowania karnego możliwe jest przy spełnieniu ustawowo określonych przesłanek. Mianowicie: gdy sprawca dopuścił się czynu zagrożonego karą nieprzekraczającą 3 lata pozbawienia wolności, wina i społeczna szkodliwość

czynu są nieznaczące, okoliczności jego popełnienia nie budzą wątpliwości, sprawca nie był wcześniej karany za przestępstwo umyślne, a jego postawa, właściwości i warunki osobiste oraz dotychczasowy sposób życia uzasadniają przypuszczenie, że pomimo warunkowego umorzenia postępowania będzie przestrzegał porządku prawnego.

Występek z art. 177 § 1 k.k. zagrożony jest karą do 3 lat pozbawienia wolności, zatem zgodnie z art. 66 § 2 k.k. zachodzi możliwość warunkowego umorzenia postępowania wobec sprawcy tego występkę. Co więcej - oskarżony jest osobą dotychczas niekaraną zarówno za przestępstwa umyślne jak i nieumyślne (vide karty karne k. 94, 158, 261, 277, 302), natomiast w świetle przeprowadzonego postępowania dowodowego i poczynionych ustaleń faktycznych okoliczności popełnienia zarzucanego mu czynu nie budzą wątpliwości.

Przechodząc do analizy stopnia zawinienia oskarżonego oraz społecznej szkodliwości popełnionego przezeń czynu zabronionego, a kwalifikowanego z art. 177 § 1 k.k., należy wskazać, iż w ocenie Sądu nie były one znaczne. Mając na uwadze treść art. 115 § 2 k.k., zważyć trzeba, iż swoim czynem oskarżony naruszył dobro prawne w postaci zdrowia ludzkiego, a także dobro prawne w postaci bezpieczeństwa w komunikacji; natomiast wyrządzona pokrzywdzonej K. L. szkoda w postaci złamania kompresyjnego trzonu jedenastego kręgu piersiowego połączona była z długotrwałym leczeniem i cierpieniami fizycznymi pokrzywdzonej, co wprost wynika z zeznań K. L. (k. 147 – 148, k. 20v – 21). Jednakże w sprawie niniejszej należało zwrócić szczególną uwagę na okoliczności popełnienia przez oskarżonego przypisanego mu czynu, z których wynika, iż co prawda naruszył on zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jednak kierowca autobusu (...) G. B. przyczynił się do spowodowania przedmiotowego wypadku i powstania u pokrzywdzonej wskazanych obrażeń, albowiem kierowca autobusu G. B. dysponując odcinkiem około 32 metrów, przy prędkości około 40 km/h (vide ustna uzupełniająca opinia biegłego T. D., k. 309), mógł uniknąć zderzenia z pojazdem prowadzonym przez oskarżonego stosując łagodniejsze hamowanie od tego które faktycznie podjął. Należy także wskazać, iż oskarżony naruszył istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym zasady dotyczące obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy zmianie pasa ruchu oraz ustąpienia pierwszeństwa przejazdu pojazdowi poruszającemu się pasem ruchu, na który chce się wjechać, jednak stopień naruszenia tych zasad przez oskarżonego w ocenie Sądu nie był znaczny na tyle aby generowało to zasadność wymierzenia oskarżonemu jednej z kar przewidzianych w sankcji art. 177 § 1 k.k. Mając na względzie nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz nieumyślne spowodowanie wypadku, a nadto fakt przyczynienia się przez kierowcę autobusu do wypadku - stwierdzenie o nieznacznym stopniu społecznej szkodliwości czynu oskarżonego jest w pełni uzasadnione.

W kwestii stopnia zawinienia oskarżonego należy ponownie wskazać na okoliczność przyczynienia się kierowcy autobusu (...) do spowodowania wypadku z dnia 11 lipca 2012 roku poprzez zastosowanie zbyt gwałtownego manewru hamowania, niż wymagałaby tego zaistniała na drodze sytuacja. Mając także na uwadze fakt nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym na skutek lekkomyślności oskarżonego, jego stopień zawinienia należało określić jako nieznaczący.

Odnosząc się natomiast do postawy oskarżonego, jego właściwości i warunków osobistych oraz dotychczasowego sposobu życia, należy wskazać, iż w swoim dotychczasowym życiu oskarżony wykazał się poszanowaniem dla obowiązującego porządku prawnego, na co wskazuje fakt jego niekaralności za przestępstwa. Co prawda oskarżony dopuścił się w swoim życiu trzech wykroczeń (vide informacja o wpisach z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego vide k. 278), jednak fakt ten nie podważa tezy ogólnej o poszanowaniu przez oskarżonego obowiązującego porządku prawnego. W świetle wcześniejszej niekaralności oskarżonego za przestępstwa należy przyjąć, iż oskarżony będzie przestrzegał porządku prawnego pomimo warunkowego umorzenia postępowania karnego, a tym samym, iż co do jego osoby istnieje pozytywna prognoza kryminologiczna.

Reasumując - Sąd, mając na uwadze powyższe przyjął, iż orzeczenie o warunkowym umorzeniu postępowania karnego wobec oskarżonego M. K. (2) jest rozstrzygnięciem sprawiedliwym.

Wyznaczając okres próby w najwyższym możliwym wymiarze 2 (dwóch) lat Sąd wziął pod uwagę uprzednią karalność oskarżonego za wykroczenia drogowe (k. 278), w szczególności naruszenie zakazu ruchu w obu kierunkach oraz spowodowanie kolizji drogowej stwarzającej zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, albowiem, w ocenie



Sądu, wykroczenia te mają charakter dość poważny i sprzeciwiają się fundamentalnym zasadom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dlatego też, wobec stwierdzenia u oskarżonego pewnej skłonności do naruszania zasad ruchu drogowego, Sąd uznał, iż zastosowanie maksymalnego wymiaru okresu probacyjnego jest konieczne dla potwierdzenia przekonania Sądu, iż pomimo warunkowego umorzenia postępowania karnego cel w postaci przestrzegania przez oskarżonego porządku prawnego został osiągnięty.

Na podstawie art. 67 § 3 k.k. Sąd zobowiązał oskarżonego do zapłaty na rzecz pokrzywdzonej K. L. kwoty 1.500 zł tytułem częściowego naprawienia szkody. Należy wyjaśnić, iż pojęcie zobowiązania do naprawienia szkody, którym posługuje się ustawodawca w art. 67 § 3 k.k. odnosi się zarówno do naprawienia szkody materialnej, jak i niematerialnej, czyli zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Artykuł 46 § 1 k.k. mówi o „orzeczeniu obowiązku naprawienia szkody lub zadośćuczynienia za doznaną krzywdę”, zatem literalnie wyróżnia naprawienie szkody materialnej i niematerialnej. Natomiast art. 67 § 3 k.k. posługuje się sformułowaniem „zobowiązania do naprawienia szkody”. Zastosowanie przez ustawodawcę w art. 46 § 1 k.k. i art. 67 § 3 k.k. odmiennej terminologii uprawnia do rozumienia szkody, o której mowa w art. 67 § 3 k.k. jako szkody materialnej i niematerialnej.

Odnosząc się do wysokości tego zobowiązania, należy wskazać, iż niewątpliwie na skutek odniesionych obrażeń ciała pokrzywdzona K. L. doznała krzywdy w postaci cierpienia związanego z konieczną rehabilitacją i ograniczoną możliwością poruszania się. Nie mniej jednak, nie należy tracić z pola widzenia wskazywanego już faktu przyczynienia się kierowcy autobusu (...) G. B. do wypadku z dnia 11 lipca 2012 roku. Tym samym zobowiązanie oskarżonego do częściowego naprawienia szkody poprzez zapłatę kwoty 1.500 zł, w ocenie Sądu uwzględnia doznaną przez pokrzywdzoną krzywdę oraz fakt przyczynienia się G. B. do spowodowania przedmiotowego wypadku. W tym zakresie Sąd uwzględnił także fakt, iż art. 67 § 3 k.k. zobowiązuje Sąd do orzeczenia o zobowiązaniu do naprawienia szkody, oczywiście w sytuacji, gdy szkoda ta na datę wyrokowania o warunkowym umorzeniu postępowania nadal istnieje. W realiach niniejszej sprawy, jako że szkoda zaistniała w wyniku wypadku objętego aktem oskarżenia ma charakter niematerialny, a więc jest krzywdą – oczywistym jest, że nadal istnieje, jako że finansowo taka szkoda nigdy nie może zostać do końca naprawiona. Sąd uznał jednak, pomijając już wskazywane wcześniej przyczynienie się kierowcy autobusu do wypadku, że za zakreśleniem tegoż zobowiązania na kwotę 1500 złotych, a więc na kwotę obiektywnie symboliczną – przemawia także to, iż pokrzywdzona w sprawie niniejszej K. L. nie złożyła wniosku o naprawienie wyrządzonej jej krzywdy.

Na podstawie art. 629 k.p.k. zw. z art. 627 k.p.k. Sąd zasądził od oskarżonego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 3.698,19 zł tytułem kosztów sądowych. Na zasądzoną kwotę składały się: opłata sądowa w kwocie 100 zł, koszty uzyskania karty karnej w kwocie 50 zł, ryczałt za doręczenia w postępowaniu przygotowawczym oraz w postępowaniu w I instancji w kwocie po 20 zł oraz koszty sporządzonych w sprawie opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz należności świadków. Sytuacja materialna i osobista oskarżonego uzasadnia tezę, iż brak jest podstaw do zwolnienia oskarżonego od ponoszenia tych kosztów w całości.

Z tych wszystkich względów Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.